

# Lignes directrices en matière d'aménagements résidentiels intercalaires de faible hauteur

mai 2012

Lignes directrices en matière d'aménagements résidentiels intercalaires de faible hauteur .....	1
1.0 Introduction .....	2
1.1 Objet et objectifs .....	3
1.2 Le Plan officiel.....	4
1.3 Aménagement intercalaire et densification.....	5
1.4 Application des directives d'esthétique urbaine.....	6
2.0 Paysages de rue.....	8
Directives d'esthétique urbaine.....	8
3.0 Paysage.....	11
Directives d'esthétique urbaine.....	11
4.0 Conception des bâtiments (forme bâtie) .....	13
Directives d'esthétique urbaine.....	13
5.0 Stationnement et garages .....	21
Directives d'esthétique urbaine.....	22
6.0 Améliorations et rajouts aux bâtiments patrimoniaux.....	26
Directives d'esthétique urbaine.....	26
7.0 Éléments de service .....	28
Directives d'esthétique urbaine.....	28
8.0 Aménagements intercalaires sur les lots étroits.....	30
9.0 Glossaire .....	31
10.0 Annexe : Intégration des directives d'esthétique urbaine dans le processus actuel d'approbation des demandes d'aménagement .....	34

## 1.0 Introduction

La présente série de directives d'esthétique pour les aménagements intercalaires vise à réaliser certaines des stratégies de conception prévues dans le Plan officiel. Ces directives ont pour but de fournir les orientations de base en matière de disposition physique, de masse et de fonctionnement des bâtiments intercalaires par rapport à leurs voisins.

L'aménagement intercalaire tend à mettre en valeur des terrains vacants entiers ou des parties de terrains vacants dans les secteurs urbains établis. Un terrain peut être vacant de longue date ou le devenir à la suite d'un lotissement, d'une démolition, d'un incendie, etc. L'aménagement intercalaire permet d'optimiser l'aménagement rentable de terrains viabilisés à proximité des infrastructures et des moyens de transport existants. Les présentes directives d'esthétique constituent des outils de travail destinés à aider les promoteurs immobiliers, les concepteurs, les propriétaires fonciers, les fournisseurs de services publics, les groupes communautaires, les constructeurs, les membres du Conseil municipal et le personnel municipal à mettre en œuvre les politiques du Plan officiel et à faciliter le processus d'approbation en mettant en évidence le type d'aménagement souhaité. Les requérants sont invités à consulter ces directives d'esthétique et à proposer des idées pour continuer à améliorer les aménagements intercalaires en milieu urbain. Il y a lieu de noter que les directives d'esthétique urbaine mentionnées dans le présent document ne s'appliquent pas toutes ni ne sont d'emblée pertinentes dans chaque cas d'aménagement intercalaire. Par conséquent, elles ne doivent pas servir de liste de contrôle dans l'évaluation des propositions d'aménagement.

Les projets d'aménagement résidentiel intercalaire bien conçus peuvent s'intégrer harmonieusement dans le paysage local, améliorer et enrichir les quartiers ainsi qu'augmenter la valeur de l'aménagement intercalaire même. La qualité de la conception est essentielle au développement des villes et indispensable pour accroître correctement la densité. Pour assurer la qualité des aménagements intercalaires, il faut prendre en compte l'échelle et l'image des quartiers souhaitables qui existent et de ceux qui sont projetés et éviter de permettre que l'automobile domine le domaine public. En intégrant les besoins des piétons, des cyclistes et de l'automobile dans un environnement urbain bien planifié, la qualité du paysage de rue est rehaussée et une ville où il fait bon vivre est davantage à notre portée.

Les collectivités où il fait bon vivre reposent sur un environnement dans lequel piétons, cyclistes et automobiles cohabitent harmonieusement, créant ainsi un sentiment d'appartenance et une identité locale.

Les présentes lignes directrices visent les caractéristiques qui peuvent guider les différents intervenants dans la réalisation d'un travail de conception de qualité pour les aménagements résidentiels intercalaires en ce qui concerne :

- les paysages de rues publiques
- le paysage
- la conception des bâtiments
- les stationnements et les garages
- les modifications et les rajouts aux bâtiments patrimoniaux
- les éléments de service

## 1.1 Objet et objectifs

Règle générale, les lignes directrices visent à contribuer à la création d'aménagements intercalaires qui :

- amélioreront la qualité des paysages de rue;
- soutiendront et prolongeront l'aménagement paysagé présent;
- amèneront une forme urbaine plus compacte utilisant moins de ressources foncières et naturelles;
- concorderont avec le quartier en respectant ses caractéristiques et son patrimoine architectural et paysagé;
- introduiront de nouveaux concepts résidentiels qui stimuleront la variété, la qualité et le sentiment d'identité;
- mettront l'accent sur les portes et les fenêtres de la façade plutôt que sur les garages;
- augmenteront l'aménagement paysagé à l'aide de matériaux végétaux et diminueront l'asphalte dans les cours avant;
- fourniront des lieux de séjour au niveau du sol qui faciliteront les interactions avec la rue et
- intégreront les innovations et la durabilité environnementales.

Ainsi, les présentes lignes directrices mettent les projecteurs sur les aspects importants d'une construction empreinte de civisme.

Les directives d'esthétique urbaine, qui s'inscrivent dans le cadre d'une stratégie de conception globale, intitulée « Conception urbaine d'Ottawa », visent la réalisation des objectifs du Plan officiel dans le domaine de la conception communautaire.

Le Plan officiel préconise que la croissance se fasse dans les zones établies, afin de maximiser l'utilisation du territoire déjà viabilisé, accessible et proche des commodités existantes. L'optimisation des terrains vacants grâce à l'aménagement intercalaire se généralisera, et une bonne conception constituera l'élément essentiel assurant la qualité de l'aménagement dans les collectivités de plus forte densité.

Afin d'assurer une bonne complémentarité avec le contexte établi, les présentes directives concernent non seulement les nouveaux aménagements à petite échelle dans les quartiers, mais également les aménagements qui apportent des changements plus importants.

L'orientation conceptuelle proposée vise à aider ceux et celles qui projettent des changements et à faciliter le travail d'évaluation des propositions dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement, et ce, en vue de promouvoir la réalisation d'aménagements intercalaires appropriés. En outre, les résidents des quartiers et les intervenants intéressés seront au courant des attentes relatives à l'aménagement intercalaire et mieux en mesure de comprendre les modalités selon lesquelles on évaluera les propositions d'aménagement.

Pour faciliter le processus d'approbation, les promoteurs peuvent prendre connaissance d'idées pratiques et de directives d'esthétique sur les éléments essentiels de conception qui entrent en ligne de compte dans la construction dans les collectivités établies avant de lancer la phase de conception de leurs projets.

## 1.2 Le Plan officiel

« Les objectifs de conception du présent plan sont des énoncés qualitatifs précisant comment l'administration municipale souhaite influencer sur le milieu bâti à mesure que la ville évolue et acquiert de la maturité. Ces objectifs de conception sont évoqués à grands traits et doivent s'appliquer à toutes les désignations d'utilisation des terrains, que ce soit à l'échelle de la ville ou à propos d'un lieu en particulier. » (Extrait du Plan officiel)

### Objectifs de conception (Section 2.5.1 du Plan officiel)

- Favoriser le sentiment d'appartenance à la communauté en créant et en conservant des lieux ayant leur propre identité.
- Définir des espaces publics et privés de qualité par l'aménagement.
- Créer des lieux sécuritaires et accessibles, vers lesquels et dans lesquels il est facile de se déplacer.
- Veiller à ce que le nouvel aménagement respecte le caractère des secteurs existants.
- **Tenir compte de l'adaptabilité et de la diversité en créant des lieux pouvant s'adapter et évoluer facilement au fil du temps et qui soient caractérisés par la variété et le choix .**
- Comprendre et respecter les caractéristiques et les processus naturels dans la conception de l'aménagement.
- **Maximiser l'efficacité énergétique et favoriser la conception durable qui aura pour effet de réduire la consommation de ressources, l'utilisation d'énergie et l'empreinte carbone de l'environnement bâti.**



Figure 1 : Exemple d'un nouvel aménagement réalisé dans un secteur établi, où on a fait appel, en innovant, à des matériaux neufs et à des matériaux traditionnels.

### Esthétique urbaine et compatibilité (Section 2.5.1 du Plan officiel)

« La conception communautaire traite généralement des modes d'utilisation du sol et de leur emplacement, des densités relatives, du réseau routier et de l'attribution des installations et services communautaires. L'esthétique urbaine se préoccupe davantage de détails relatifs à l'apparence des bâtiments, des paysages de rue et des espaces publics qui les jouxtent ainsi que de la manière dont ils fonctionnent de concert. Au fil de la croissance et de l'évolution de la ville, l'esthétique de ces éléments doit contribuer à agrémenter ou à rehausser les traits distinctifs d'une collectivité qui sont le fruit de son histoire, de son paysage et de sa culture. De plus, une esthétique urbaine soignée assortie d'une

architecture de bonne qualité et avant-gardiste peut stimuler la création de milieux communautaires au caractère dynamique et unique, qui attireront les visiteurs et les investisseurs dans la ville. Les composantes de nos collectivités à l'égard desquelles l'esthétique urbaine joue un rôle sont notamment :

- **la forme bâtie**, soit les bâtiments, constructions, ponts, enseignes, clôtures, fontaines, statues et toute autre élément construit, ajouté ou créé sur une parcelle de terrain;
- **les espaces verts**, soit les rues, parcs, places, cours intérieures, cours avant, boisés, secteurs naturels et tout autre espace naturel ou vert qui a trait à la structure de la ville;
- **l'infrastructure**, soit les trottoirs, pistes cyclables, couloirs du transport en commun, lignes de transport d'électricité, réverbères, parcs de stationnement et toute autre infrastructure au-dessus ou au-dessous du niveau du sol qui a une incidence sur la conception du domaine public. »

« La construction de bâtiments dans un secteur qui a été aménagé sur une longue période exige l'adoption d'une approche sensible et respectueuse des caractéristiques établies d'une collectivité. »

« De façon générale, un aménagement compatible est un aménagement qui, sans supposer nécessairement la construction de bâtiments identiques ou semblables à ceux qui se trouvent déjà dans le voisinage, rehausse néanmoins une collectivité établie et coexiste avec l'aménagement existant sans avoir d'effets négatifs indus sur les propriétés avoisinantes. Il « s'intègre bien » au contexte physique et « s'harmonise » avec les fonctions qui l'entourent. En somme, plus un nouvel aménagement réussit à incorporer dans sa conception les caractéristiques communes de son milieu, plus il sera compatible avec celui-ci. Néanmoins, un aménagement peut être conçu pour bien s'intégrer et s'harmoniser à un contexte donné sans pour autant être « identique » à l'aménagement existant. »

#### **Conception urbaine et compatibilité** (Section 4.11 du Plan officiel)

« À l'échelle des quartiers ou des propriétés individuelles, les questions comme le bruit, les débordements de lumière, le stationnement et l'accès au stationnement, l'ombre et les conditions microclimatiques sont des considérations primordiales dans l'examen des rapports entre le nouvel aménagement et celui qui existe déjà. Souvent, la compatibilité d'échelle et d'utilisation exigera une conception soignée traitant adéquatement des répercussions de la construction intercalaire ou de la densification. »

« Des critères objectifs permettent d'évaluer la compatibilité : la hauteur et la masse des immeubles, la relation d'échelle, ainsi que le rapport terrain/bâtiment, comme le retrait par rapport à la rue et la distance entre les immeubles. Une évaluation de la compatibilité du nouvel aménagement tiendra compte non seulement de la forme bâtie, mais aussi de caractéristiques fonctionnelles, comme la circulation, l'accès et le stationnement. »

### **1.3 Aménagement intercalaire et densification**

L'aménagement intercalaire est celui qui est réalisé sur un lot unique ou un nombre de petits lots remembrés, sur un emplacement vacant qui est non aménagé ou le résultat d'une démolition. La notion peut également se rapporter à la création du ou des lots en question.

L'aménagement intercalaire qui donne lieu à une densité accrue par rapport au voisinage doit être bien conçu afin d'atténuer l'impact potentiel d'une forme bâtie plus dense.

La densification résidentielle signifie tous les travaux touchant un bien-fonds, un bâtiment ou un secteur qui entraînent une hausse nette du nombre d'habitations ou de logements, notamment :

- le réaménagement (ajout d'unités d'habitation, d'utilisations ou de lots sur des terrains déjà aménagés dans une collectivité établie), y compris le réaménagement de friches industrielles;

- l'aménagement de lots vacants ou sous-utilisés dans un secteur déjà aménagé;
- l'aménagement intercalaire;
- la conversion ou l'agrandissement de bâtiments industriels, commerciaux ou institutionnels existants à des fins résidentielles;
- la conversion ou l'agrandissement de bâtiments résidentiels existants en vue de créer de nouvelles unités d'habitation, y compris des logements secondaires ou encore des chambres dans les maisons de chambres.

Parmi les avantages de la densification (selon « La maison saine 2005 » de la SCHL) mentionnons :

- une utilisation plus efficace de l'infrastructure et des installations collectives existantes;
- une réduction des dépenses consacrées aux infrastructures et aux réseaux de transport entièrement neufs;
- une réduction des besoins en énergie pour le transport, en raison de la diminution des déplacements en automobile et des possibilités accrues de se déplacer en transport en commun, à pied ou à vélo;
- une réduction de la distance des déplacements entre le lieu de travail et le lieu de résidence et de leur incidence sur l'environnement;
- une protection accrue des espaces verts grâce à un aménagement plus compact;
- une réduction du taux d'empiètement sur les secteurs non aménagés;
- une réduction des coûts de collecte de l'eau dans les grappes d'aménagements de densité supérieure;
- une baisse des coûts de traitement de l'eau, des installations de traitement des eaux usées plus importantes permettant de servir un plus grand nombre de résidences;
- un mélange de types d'habitation encourageant les résidents à rester dans le même quartier lorsque leurs besoins en logement évoluent.

## **1.4 Application des directives d'esthétique urbaine**

Les directives d'esthétique urbaine constituent un outil visant l'atteinte des objectifs du Plan officiel dans les domaines de la conception et de la compatibilité; elles contribuent à la mise en œuvre des politiques du Plan officiel en ce qui a trait à l'examen des demandes d'aménagement intercalaire.

Les présentes directives d'esthétique s'appliqueront à tous les projets d'aménagement intercalaire visés par la désignation « Secteur urbain général » du Plan officiel, notamment en ce qui concerne les types de résidences suivants : habitations individuelles isolées, habitations jumelées, duplex, triplex, maisons en rangée et immeubles d'appartements de faible hauteur.

Voir aussi la section 8.0 du présent document qui explique le contexte législatif dans lequel les directives peuvent être appliquées.

Les directives d'esthétique qui suivent illustrent certains principes essentiels de conception dans le domaine public.

*Les photographies et les croquis illustrent quelques-unes seulement parmi la multitude de solutions qui permettent d'obtenir un aménagement intercalaire réussi. Il y a lieu de noter que ce ne sont pas tous les éléments dans chaque photo qui sont de bons témoins de solutions réussies. Certaines photos pourraient être remplacées si de nouveaux projets sont aménagés qui illustrent mieux les directives d'esthétique contenues dans le présent document.*

**Les directives d'esthétique urbaine de la Ville d'Ottawa peuvent être consultées à l'adresse suivante :**

[http://www.ottawa.ca/fr/city\\_hall/planningprojectsreports/planning/design\\_plan\\_guidelines/completed/index.html](http://www.ottawa.ca/fr/city_hall/planningprojectsreports/planning/design_plan_guidelines/completed/index.html)

## 2.0 Paysages de rue

Le domaine public est constitué d'un ensemble d'éléments en plein air dans lesquels se déroule la vie urbaine : rues publiques, trottoirs, terre-pleins, allées, mobilier urbain, installations de services publics, parcs et espaces verts. En outre, les cours avant privées constituent la bordure du domaine public. Les propriétaires fonciers comme les piétons profitent de ces cours avant qui servent de bordures paysagées aux trottoirs publics.

Les nouveaux aménagements devraient contribuer au caractère et à la lisibilité des lieux publics, et les nouvelles rues devraient constituer le prolongement naturel et logique du réseau routier municipal existant. Les villes sont construites pour les résidents, et lorsque l'environnement est conçu dans le respect des piétons et des cyclistes, la qualité du domaine public s'améliore.

Afin que les villes soient saines, les travaux d'aménagement doivent avoir pour effet de rendre les paysages de rue attrayants pour les piétons. Et pour ce, il faudrait donner la priorité aux arbres et aux plantations. Les villes durables sont dotées d'arbres magnifiques formant une voûte de verdure en bordure des trottoirs, ce qui crée, pendant la période estivale, une fraîcheur et une ombre naturelles.

Lorsque les quartiers comprennent différentes formes de bâtiments et que l'environnement urbain est moins réussi, les bâtiments intercalaires peuvent assumer le rôle de proposer de nouvelles normes plus souhaitables d'amélioration des paysages de rue.

### Directives d'esthétique urbaine

- 2.1 Créer un paysage de rue invitant, sécuritaire et accessible, en mettant l'accent sur le rez-de-chaussée et la façade sur la rue des bâtiments intercalaires au moyen d'entrées principales, de fenêtres, de porches et d'utilisations internes clés situés au niveau de la rue.



Figure 2 : Les façades actives de bâtiments près du trottoir encadrent la rue de manière à souligner son échelle humaine et son rapport avec le domaine public.

- 2.2 Être au diapason des aspects souhaitables qui caractérisent le paysage de rue. Si ce dernier est moins souhaitable, par exemple par la présence de parcs de stationnement asphaltés et d'un nombre restreint d'arbres de rue, concevoir et bâtir des aménagements intercalaires qui favorisent un cadre piétonnier et un paysage de rue plus souhaitables.



Figure 3 : Le bâtiment intercalaire de gauche reprend le style, la masse et le caractère du bâtiment de droite, qui existait déjà. La bordure paysagée à l'aide de matières végétales a été conservée et des arbres ont été plantés qui rehausseront le paysage de rue.



Figure 4 : Un trottoir bordé d'arbres crée un agréable cadre piétonnier.

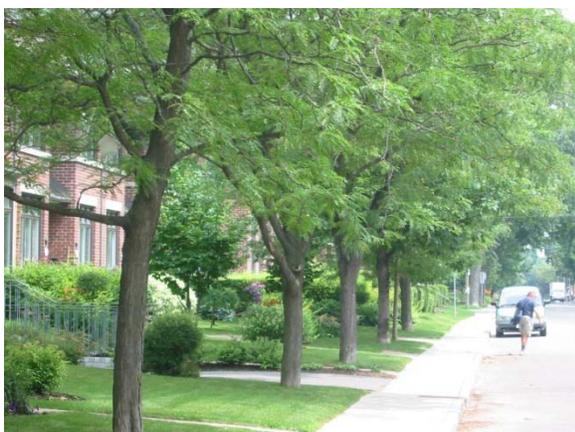


Figure 5 : Une rangée d'arbres de rue crée une bordure de rue attrayante.

- 2.3 Étendre le réseau de trottoirs, de sentiers et de passages pour piétons afin de contribuer à la sécurité de ces derniers.
- 2.4 Prévoir un éclairage à l'échelle des piétons orienté vers le sol pour réduire le plus possible la pollution lumineuse et éviter le débordement de lumière sur les propriétés voisines. (Voir l'accord

standard de réglementation du plan d'implantation, Annexe C, Normes et cahier des charges, article 19, éclairage extérieur.)

- 2.5 Préserver les pavés décoratifs présents sur les rues et les trottoirs et les mettre en valeur.
- 2.6 Concevoir des allées piétonnières accessibles entre les trottoirs publics et les entrées privées.
- 2.7 Veiller à ce que les nouvelles rues, si elles sont privées, offrent la même image, procurent les mêmes sensations, aient les mêmes fonctions et fournissent les mêmes commodités que les rues publiques, y compris en matière de trottoirs et d'arbres de rue.

## 3.0 Paysage

### Directives d'esthétique urbaine

3.1 L'aménagement paysagé de la cour avant et de l'emprise municipale doit s'harmoniser avec le modèle et les matériaux utilisés pour les maisons voisines. Si les cours dans les alentours sont à prédominance vertes, suivre ce modèle.



Figure 6 : La cour avant de cette maison intercalaire a récemment été paysagée de manière à souligner la continuité des cours vertes des maisons qui l'encadrent.

3.2 Lorsque la partie paysagée à l'aide de matériaux végétaux dans l'emprise est limitée, augmenter le retrait de cour avant afin d'obtenir plus de place pour la plantation d'arbres.

3.3 Concevoir les bâtiments et les solutions prévues pour le stationnement de manière à conserver les arbres présents dans l'emprise, sur les biens-fonds contigus et sur l'emplacement de l'aménagement intercalaire. Afin d'assurer leur survie, il faut tenir compte de la zone racinaire indispensable pour la croissance des arbres lorsque sont creusées les tranchées qui servent aux services et aux fondations. Lorsque leur enlèvement se justifie, il faut remplacer ces arbres par de nouveaux arbres.



Figures 7 et 8 : Ces images illustrent comment conserver des arbres en agençant avec soin les entrées de cour et l'empreinte du bâtiment.



- 3.4 Prévoir, en bordure des rues, des arbres dans des trous de plantation continus ou en grappes, pour favoriser une saine croissance. Lorsque le volume de sol et la zone de plantation sont limités (moins de 9 m<sup>2</sup> par arbre), recourir à des matériaux et à des techniques de plantation (pavage perméable, cadres souterrains Silva Cell ou autres systèmes de plantation semblables) permettant d'éviter les effets de la compaction des sols et du sel de voirie.
- 3.5 Planter des arbres, des arbustes, des haies, des plantes ornementales et un couvre-sol à côté des rues et des trottoirs publics afin de créer des bordures attrayantes. Choisir des espèces indigènes robustes, résistantes au sel et qui peuvent prospérer dans des conditions urbaines difficiles. (Des renseignements généraux sur les espèces indigènes sont disponibles sur les pages Web du Comité consultatif sur les forêts et les espaces verts d'Ottawa <http://www.ofnc.ca/ofgac/>.)



Figure 9 : Les bordures d'arbres et d'arbustes sur les terrains publics ou privés mettent les trottoirs publics et le paysage de rue en valeur.

- 3.6 Les arbres caduques qui créent de l'ombre pour les fenêtres exposées au soleil de l'été et orientées vers le sud et le sud-ouest permettent de conserver l'énergie.
- 3.7 La durabilité et la qualité de l'environnement sont rehaussées par les toits verts qui sont fonctionnels en plus d'être esthétiques.
- 3.8 Dans le but d'accroître le sentiment de séparation lorsque l'aménagement intercalaire est situé près de la rue, utiliser les plantations et/ou les clôtures basses afin de tracer une limite entre l'espace public de la rue et l'espace semi-public de la cour avant.

## 4.0 Conception des bâtiments (forme bâtie)

De par sa nature, l'aménagement intercalaire est une construction contemporaine insérée dans un contexte historique, le mélange d'un style nouveau et d'une architecture existante. Il est possible de tenir compte du contexte, du caractère et des modèles existants d'un quartier établi, tout en permettant que son architecture évolue et en adoptant des innovations de la forme bâtie. L'aménagement intercalaire devrait constituer un complément souhaitable dans les quartiers existants. Cela ne veut pas dire qu'il faut imiter les styles historiques et reprendre les modes d'une autre époque, ou encore, à l'inverse, assurer un contraste complet au chapitre du tissu ou des matériaux; il s'agit plutôt de reconnaître l'échelle et le modèle du contexte et le tissu du quartier.

On peut atteindre, dans n'importe quel style, l'objectif visant la qualité des aménagements intercalaires.

Les aménagements résidentiels intercalaires devraient répondre aux exigences actuelles relatives aux bâtiments et faire appel aux nouvelles technologies. Différents styles d'architecture peuvent être parfaitement compatibles avec les structures et les espaces existants. Grâce à des matériaux de qualité et à une conception innovante, les styles d'architecture contemporains peuvent redynamiser une rue. Les formes bâties d'une architecture finement détaillée rehaussent les rues et les espaces publics.

### Directives d'esthétique urbaine

#### 4.1 Plan d'implantation

4.1.1 S'assurer que les nouveaux aménagements intercalaires sont axés sur les voies publiques et les animent. Les rez-de-chaussée dont les entrées principales, les fenêtres, les porches et les principales utilisations internes sont situés au niveau de la rue et donnent sur la rue contribuent à rendre la rue plus animée et plus sécuritaire.

4.1.2 Établir le plan d'implantation de l'aménagement intercalaire et réaliser ces travaux en tenant compte de l'image du quartier existant ou souhaitable pour ce qui est de la hauteur des bâtiments, de l'élévation et de l'emplacement des entrées principales, de la façade du rez-de-chaussée, des empiètements dans les cours, tels les porches et les escaliers en saillie et des retraits des cours avant, arrière et latérales.



Figure 10 : L'aménagement intercalaire adopte les mêmes retraits que les maisons voisines et permet de conserver un arbre présent sur les lieux. La porte avant donne sur la rue, l'élévation du rez-de-chaussée

correspond à celle de maisons voisines et la grande fenêtre au rez-de-chaussée anime la rue et la rend plus sécuritaire.



Figure 11 : Dans cet aménagement intercalaire de banlieue, l'échelle, le retrait et les matériaux de la nouvelle maison s'harmonisent avec ceux des habitations voisines. L'aménagement fait un usage optimal d'un terrain d'angle en plaçant le garage et l'entrée de cour sur le côté de la propriété.

- 4.1.3 Au moment de définir les dimensions des lots intercalaires, il faut tenir compte des dispositions du Règlement de zonage et des politiques du Plan officiel en matière de densification ainsi que de la superficie des lots locaux et des rapports existants entre les dimensions des lots, les retraits de cour et l'échelle des maisons.
- 4.1.4 Orienter les bâtiments de manière à atténuer le plus possible le bruit et ainsi, éviter d'avoir à construire des murs antibruit pour protéger les aires d'agrément. Concevoir les aires d'agrément telles que les terrasses sur toiture et les balcons au deuxième étage de manière à protéger la vie privée dans les alentours.
- 4.1.5 Dans les cas où les retraits de cour avant sont uniformes en bordure d'une rue, les bâtiments intercalaires devraient adopter le même retrait de manière à s'intégrer dans le paysage de rue du quartier et à créer une bordure continue et lisible pour la voie publique. Dans les cas où les retraits de cour avant varient, les nouveaux bâtiments peuvent être aménagés à environ la même distance de la ligne de propriété que les bâtiments construits sur les terrains voisins.
- 4.1.6 Contribuer à l'agrément, à la jouissance et à la sécurité des espaces verts, en disposant les pièces de séjour pour qu'elles leur fassent face.



Figure 12 : Les pièces de séjour qui donnent sur un sentier public rehaussent la qualité de cet espace vert.

- 4.1.7 Éviter d'orienter l'avant d'une habitation vers l'arrière d'une autre habitation, sauf si les unités à l'arrière ont des façades finement détaillées, des garages en retrait et un aménagement paysagé élaboré.



Figures 13 et 14 : Les deux rangées de maisons intercalaires construites autour d'une cour de stationnement intérieure bénéficient d'un aménagement paysagé élaboré. Les balcons généreux font oublier les garages en retrait.



Figure 15: Dans la rangée arrière des maisons des figures 13 et 14, l'aménagement paysagé est attrayant. Les entrées avant sont mises en valeur et les grands balcons détournent l'attention des garages en retrait.

- 4.1.8 Établir une distance appropriée entre les habitations existantes et les habitations ou les îlots d'habitations intercalaires afin d'assurer un éclairage, des vues et une intimité adéquats en tenant compte de la manière dont la hauteur des bâtiments, l'orientation des terrains et l'emplacement des fenêtres contribuent aux vues, à l'ensoleillement et à la vie privée.



Figure 16 : Grâce à une distance adéquate entre les îlots de logements intercalaires (dans cet exemple, sur une voie privée à l'arrière), on assure une lumière naturelle, une vue et une intimité suffisantes pour les résidents. Des balcons arrière finement détaillés et pourvus de tonnelles définissent cette aire d'agrément extérieure, dont l'intimité est accrue par des écrans et de la verdure complémentaires.

- 4.1.9 Aménager les aires d'agrément dans les cours arrière en fonction de leur contexte, afin qu'elles suivent le modèle des biens-fonds attenants. Ne pas rompre la continuité des cours arrière vertes en réduisant le retrait de cour arrière.
- 4.1.10 On peut admettre des retraits de cour avant variés si la variation de ces retraits permet de préserver et d'intégrer les caractéristiques naturelles existantes, par exemple les arbres matures ou la roche affleurante, dans le nouvel aménagement ou que cette variation s'harmonise avec le paysage naturel du quartier. Nota : certains quartiers sont caractérisés par des retraits de cour uniformes, alors que d'autres ont des retraits de cour irréguliers.
- 4.1.11 Respecter le niveau du sol et la hauteur caractéristiques des rez-de-chaussée dans le quartier en évitant d'élever ou d'abaisser artificiellement le niveau du sol.
- 4.1.12 Orienter l'aménagement intercalaire de manière à profiter de la chaleur solaire et de la lumière réfléchi. Configurer un plan d'aménagement tel que les espaces intérieurs et extérieurs bénéficient d'une bonne orientation par rapport au soleil.
- 4.2 Masse et hauteur
- 4.2.1 Concevoir l'aménagement intercalaire pour qu'il contribue à la qualité du paysage de rue et tienne compte des répercussions qu'auront son échelle et sa masse sur les maisons voisines.



Figure 17 : La hauteur, la largeur, les matériaux et l'aménagement paysagé de cet aménagement intercalaire répètent ceux des maisons présentes de chaque côté.

- 4.2.2 Dans les cas où un nouveau bâtiment fait dos à une propriété résidentielle de plus petite échelle ou à un espace vert public, disposer le bâtiment de manière à ce qu'il ne fasse pas saillie dans un plan incliné de 45 degrés à partir de la ligne de propriété arrière, afin de réduire le risque de perte de lumière naturelle ou d'intimité chez les propriétés voisines. (On mesure un plan d'angle de 45 degrés à partir de la limite arrière du terrain en allant vers l'aménagement.) Pour les travaux d'aménagement intercalaire plus importants, concevoir les bâtiments selon un plan incliné approprié et prévoir une bande tampon adéquate afin de protéger la lumière naturelle, la vue et l'intimité auxquelles les voisins ont droit.

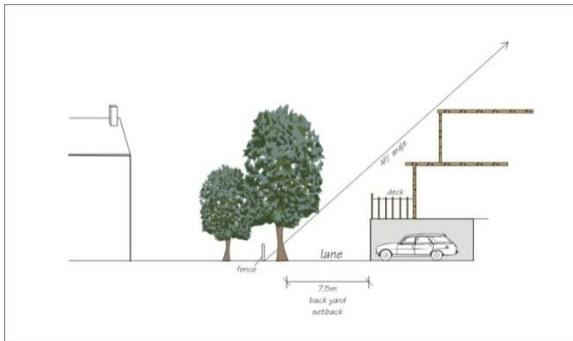


Figure 18 : La construction de bâtiments selon un plan incliné permet de protéger l'intimité des voisins et la pénétration de la lumière naturelle.

- 4.2.3 Créer une transition dans la hauteur des bâtiments si la hauteur du nouvel aménagement est supérieure à celle des bâtiments existants, en harmonisant et en manipulant adroitement les plans de masse. Prévoir des caractéristiques architecturales, par exemple des porches, des baies et d'autres éléments, afin de réduire visuellement la masse du nouveau bâtiment. De plus, il y a lieu de choisir des matériaux, des coloris et des textures qui ont pour effet d'atténuer l'impression de masse et de hauteur.
- 4.2.4 Placer les saillies sur la toiture qui donnent accès à une terrasse ou à un patio, de manière à atténuer l'impact de leur hauteur.

- 4.2.5 L'utilisation de matériaux tels que le plexiglas dépoli permet de réduire la hauteur perçue d'un bâtiment qui est rehaussé par un parapet entourant une utilisation sur la toiture, tout en protégeant la vie privée.
- 4.2.6 Si la largeur du nouvel aménagement est nettement supérieure à celle des bâtiments voisins existants, créer une transition dans la largeur des bâtiments en réduisant progressivement leur hauteur au fur et à mesure qu'ils se rapprochent des voisins et en divisant visuellement le bâtiment en petites sections dont la largeur est à peu près la même que celle des bâtiments voisins.
- 4.3 Style architectural et façades des bâtiments
- 4.3.1 Tous les côtés du bâtiment tournés vers les rues publiques et les espaces verts devraient présenter un niveau de qualité et de détail comparable. Éviter que de grands murs aveugles soient visibles à partir de la rue, d'un autre espace public ou d'une propriété voisine.



Figure 19 : La façade courbée, qu'épouse la tonnelle courbée, donne un aspect unique à ce bâtiment situé à une intersection et enrichit le domaine public. En outre, l'important vitrage contribue à la surveillance communautaire.

- 4.3.2 Réaliser un style architectural dont la forme est riche en détails et améliore les rues et les espaces publics, tout en incorporant les modèles présents sur la rue et dans le quartier. Afin d'effectuer une intégration harmonieuse, envisager comment dans le quartier sont traités :
- les matériaux, la disposition et les couleurs utilisés dans le traitement des murs,
  - les lignes de corniche et de toiture, la forme de la toiture et les détails des cheminées,
  - les dimensions, la forme, l'emplacement et le nombre de portes et de fenêtres,
  - la répartition et l'emplacement des saillies, des recoins, des porches avant, des perrons et des balcons.



Figure 20 : Ces maisons en rangée reprennent les matériaux et les couleurs des habitations existantes tout en incorporant des éléments conceptuels plus modernes.

#### 4.3.3 Prévoir, dans les bâtiments, des entrées principales invitantes et visibles à partir de la rue :

- en utilisant des matériaux de qualité et des caractéristiques qui attirent l'attention sur l'entrée,
- en ajoutant des éléments d'architecture comme des porches, pour favoriser les interactions avec la rue,
- en mettant en évidence les portes avant et en les aménageant à proximité du sol pour reprendre la disposition des autres portes sur la rue, ou encore en les construisant à proximité du niveau du sol pour réduire le plus possible les marches extérieures afin de promouvoir l'accessibilité et de faciliter l'entretien à long terme et
- si la porte avant ne donne pas sur la rue, en utilisant des détails architecturaux, un éclairage et un aménagement paysagé qui signalent où elle est située et le chemin pour y aller.



Figure 21 : Le porche couvert brise la façade avant et met l'accent sur la porte d'entrée de cette maison.

- #### 4.3.4 Veiller, lorsque une ou plusieurs unités d'habitation sont construites sur des propriétés contiguës, à ce qu'elles soient non seulement compatibles entre elles, mais également avec la rue. Néanmoins, afin d'affirmer leur identité distincte, utiliser des caractéristiques distinctives (matériaux, couleurs, lignes de toiture, traitement des fenêtres et des portes différents, etc.).



Figure 22 : L'architecture de la maison jumelée distingue chacune des unités tout en assurant leur compatibilité.

4.3.5 Prévoir les portes avant à une élévation qui correspond au modèle dominant et souhaité dans le quartier. Une élévation de la porte avant qui la situe à la hauteur moyenne de celles des maisons environnantes est plus compatible avec le modèle adopté dans le quartier en ce qui a trait aux portes, aux entrées, aux porches et à l'aménagement paysagé.

4.3.6 Lorsqu'elles sont conformes aux caractéristiques du quartier, les saillies dans la cour avant, tels les porches, les fenêtres en baie et les balcons, agrémentent la façade de l'aménagement intercalaire et contribuent à la sociabilité.



Figures 23 et 24 : Les portes et les fenêtres avant proches du niveau du sol créent une bordure attrayante pour les trottoirs publics. Baisser l'élévation du rez-de-chaussée évite l'utilisation d'un escalier en saillie et augmente la superficie de la cour avant qui peut être aménagée avec des matériaux végétaux.



4.3.7 S'inspirer du passé pour enrichir la conception, en réinterprétant le langage vernaculaire local de manière contemporaine.



Figure 25 : Cette maison jumelée intercalaire unit deux styles architecturaux. L'unité rénoverée située à gauche est attenante à l'unité contemporaine qui se trouve au milieu, mais rappelle la forme et les caractéristiques de la maison individuelle en brique rouge voisine existante. En adoptant à son tour les couleurs de l'unité rénoverée, l'unité contemporaine s'intègre bien dans le paysage de rue.

4.3.8 Dans le contexte d'une rue patrimoniale, assurer l'harmonisation avec les matériaux traditionnels du quartier.

## 5.0 Stationnement et garages

Créer un aménagement intercalaire qui favorise la qualité des paysages de rue et de l'environnement pour les piétons. Pour garder nos rues agréables à vivre, un environnement bâti de qualité supérieure doit être une considération aussi importante que les besoins en stationnement et en services publics. Les bâtiments définissent les bordures et la richesse des espaces publics.

Si une maison n'a pour élément dominant de sa façade sur la rue qu'une porte de garage, cela a pour effet de réduire la qualité de l'environnement du quartier. Ces espaces sont moins agréables pour les piétons si des portes de garage aveugles se répètent sur la façade des maisons le long d'une rue.

Un garage ne doit pas dominer une façade donnant sur une rue, un espace public ou une autre habitation. Il faudrait donner la priorité à un aménagement paysagé à l'aide de végétaux et en privilégier la valeur esthétique et environnementale. L'objectif consiste à concevoir des quartiers sécuritaires et écologiques en créant des contacts conviviaux entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

## Directives d'esthétique urbaine

- 5.1 Veiller à ce que l'espace occupé par les entrées de cour et les places de stationnement soit le plus limité que possible, afin d'accroître la superficie des espaces paysagés à l'aide de matériaux végétaux dans les cours avant et arrière. Réduire la largeur et la longueur des entrées de cour et des places de stationnement et utiliser des revêtements perméables afin de minimiser l'impact visuel et environnemental des surfaces revêtues en dur.
- 5.2 Lorsque l'entrée de cour et l'allée piétonnière sont contiguës, utiliser des matériaux contrastants pour les distinguer et mettre l'accent sur le passage piétonnier allant vers la porte avant.



Figure 26 : Les matériaux distincts utilisés pour le revêtement de l'allée piétonnière allant vers l'entrée principale la distinguent de l'aire servant au stationnement.

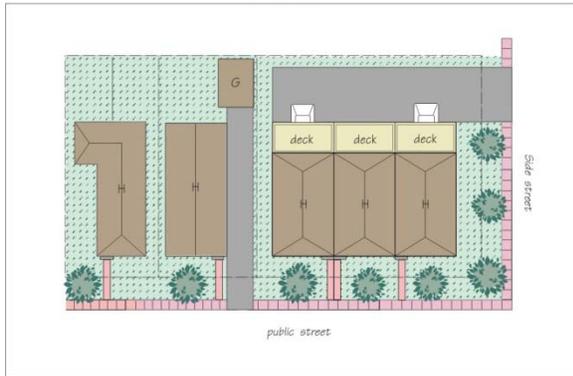
- 5.3 Rechercher les occasions d'aménager des garages souterrains communs, situés à l'intérieur des limites du terrain, pour réduire le plus possible la surface revêtue en dur et les conflits entre les piétons et les automobilistes sur le trottoir, de même que pour accroître le plus possible l'espace consacré à l'aménagement paysagé à l'aide de végétaux et au stationnement sur rue.
- 5.4 Pour optimiser la surface de la cour avant couverte de végétaux et mettre en valeur la façade d'une habitation, prévoir dans la mesure du possible une entrée de cour menant à un garage isolé ou à un stationnement situé à l'arrière, lorsque cette solution pour le stationnement est compatible avec le caractère du quartier.



Figure 27 : Le garage isolé à l'arrière de la propriété correspond au modèle de stationnement répandu dans le quartier et permet un aménagement paysagé plus élaboré dans la cour avant.

5.5 Dans les quartiers où l'on trouve des allées arrière publiques ouvertes ou sur des terrains d'angle, aménager toutes les places de stationnement et tous les garages à l'arrière pour que l'on y accède par l'allée ou par la rue qui borde l'aménagement.

3 townhouse infill with parking at the back on corner lot



Figures 28 et 29 : Une entrée de cour partagée par différents logements intercalaires reprend le modèle d'aménagement du quartier, où les voitures sont garées à l'arrière des maisons. Un accès unique pour automobiles permet de réduire les conflits entre les automobilistes et les piétons ainsi que d'augmenter la surface paysagée à l'aide de matériaux végétaux dans la cour avant et le stationnement disponible sur voirie.

3 townhouse infill with parking at the back in existing neighbourhood

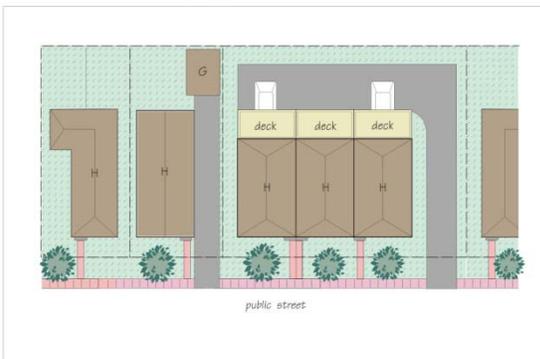


Figure 30 : La conception de l'aménagement intercalaire illustré à gauche réduit l'impact du stationnement grâce à un parc de stationnement commun situé à même l'emplacement à l'arrière des bâtiments et auquel on accède par une entrée basse.

- 5.6 Lorsque l'accès au garage est situé à l'avant, maintenir dans l'aménagement intercalaire les proportions entre la largeur du garage et celle du lot qui est caractéristique dans le quartier. Par exemple, si le garage à l'avant occupe 25 % de la façade des lots des maisons existantes, répéter cette proportion dans l'aménagement intercalaire proposé.
- 5.8 Limiter le nombre et la largeur des bateaux de trottoir et des entrées de cour partagées de sorte à conserver le plus grand nombre de places de stationnement disponibles sur la voirie.
- 5.9 Éviter les entrées de cour en pente donnant accès à un garage construit au sous-sol d'une maison isolée ou jumelée et ainsi, éviter de créer un puits dans la cour avant et/ou en bordure de rue.
- 5.10 Lorsque les garages à l'avant sont permis, reculer les garages par rapport à la façade avant et faire en sorte que les fenêtres, les balcons en saillie, les pièces de séjour et l'aménagement paysagé dominant dans le paysage de rue.



Figure 31 : Les détails architecturaux de cette maison jumelée mettent l'accent sur la structure et non sur le garage et la place de stationnement couverte. Chaque moitié de la maison est traitée de manière à la distinguer de l'autre.

- 5.10 Limiter la largeur du stationnement dans la cour avant de manière à y conserver le maximum d'espace paysagé avec des matériaux végétaux.
- 5.11 En particulier sur les lots étroits où les espaces pavés occupent un pourcentage important des cours, utiliser des revêtements perméables pour les surfaces habituellement revêtues en dur (places de stationnement, allées piétonnières et entrées de cour) afin d'augmenter la quantité de l'eau de surface qui pénètre dans le sol. Plaques de gazon, pavés, pavés alvéolés et bandes parallèles pavées sont aussi de solutions de recharge.



Figure 32 : Des bandes parallèles pavées entre lesquelles pousse du gazon offrent un support stable aux véhicules. Une entrée de cour en gravier permet une infiltration accrue des eaux pluviales.



Figure 33: Les pavés alvéolés remplis de gazon offrent un support stable aux véhicules tout en permettant une infiltration accrue des eaux pluviales.

## 6.0 Améliorations et rajouts aux bâtiments patrimoniaux

La revitalisation des bâtiments et les rajouts aux bâtiments existants font partie de la nature de l'aménagement urbain. Les bâtiments anciens dont l'intérieur et l'extérieur sont modernisés, auxquels on donne une nouvelle vocation et qu'on dote de nouvelles installations contribuent à la qualité des quartiers en y créant des repères familiers. Leur conservation traduit une planification de l'aménagement réfléchi et contribue à protéger l'environnement en réduisant le volume de débris de démolition envoyés à la décharge. Il faut porter une attention particulière aux bâtiments patrimoniaux, qui font l'objet de dispositions particulières en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

### Directives d'esthétique urbaine

- 6.1 Respecter les politiques municipales et provinciales se rapportant expressément aux rajouts et aux aménagements intercalaires qui touchent un bâtiment ou un secteur à caractère patrimonial, à savoir les politiques des sous-sections 4.6.1.2, 4.6.1.7 et 4.6.1.8 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et celles de la section 2.6 de la Déclaration de principes provinciale, qui traite du patrimoine culturel. (La politique 2 de la sous-section 4.6.1 du Plan officiel porte sur les directives d'esthétique urbaine qui s'inscrivent dans le cadre des études sur les districts de conservation du patrimoine. Puisque de nombreux secteurs résidentiels historiques de l'ancienne ville d'Ottawa font partie de districts de conservation du patrimoine désignés, ces études et les directives d'esthétique qu'elles contiennent sont pertinentes).
- 6.2 Complémenter le caractère et le style du bâtiment existant, ainsi que les caractéristiques du secteur environnant.
- 6.3 Respecter et préserver le caractère patrimonial dans la construction d'un rajout à un bien ou un lieu historique.
- 6.4 Recourir à des matériaux et à des éléments de finition répandus dans le quartier à caractère patrimonial. Ces matériaux et finitions traditionnels, davantage que la forme bâtie traditionnelle, peuvent être des moyens efficaces d'harmoniser le neuf avec l'ancien. Sélectionner des coloris et des matériaux qui améliorent le caractère de l'aménagement dans le secteur ou qui s'harmonisent avec cet aménagement.
- 6.5 Veiller à ce que les nouveaux aménagements s'harmonisent, physiquement et visuellement, avec le lieu historique et s'en distinguent. Rechercher les occasions d'innover et de faire preuve de créativité en harmonisant les nouveaux aménagements avec le contexte existant.
- 6.6 Améliorer et préserver le charme et la continuité d'un paysage de rue patrimoniale.
- 6.7 Tenir compte de l'ancien vocabulaire architectural en rappelant l'échelle, les proportions et les matériaux des éléments originaux et en s'intégrant à ceux-ci.
- 6.8 Sauvegarder et protéger les vues sur les bâtiments anciens et sur les bâtiments ou les constructions historiques situés dans le voisinage ou à proximité.
- 6.9 Protéger et réutiliser les éléments et les caractéristiques de l'emplacement, dont les grands arbres matures, les clôtures, les murs de pierre, le pavage en pierre, etc.
  - 6.9.1 Construire les rajouts de manière à ce qu'ils constituent un élément secondaire qui encadre la pièce maîtresse patrimoniale ou en faire des éléments visuels distincts.



Figure 34 : Le rajout intercalaire en brique rouge, aménagé en retrait à la droite de ce bâtiment de quartier, s'insère harmonieusement dans le contexte existant grâce à une composition, à des matériaux et à des coloris compatibles. Son emplacement met le bâtiment patrimonial en valeur.

## 7.0 Éléments de service

Réduire l'impact esthétique négatif sur les rues et les espaces verts des éléments de service comme les boîtes d'électricité, les bacs à ordures, les plates-formes de chargement, les voies d'accès et de sortie des véhicules (par exemple les rampes donnant accès aux places de stationnement), les compresseurs pour les systèmes de climatisation, les compteurs de services publics et les transformateurs.

Il est possible d'intégrer ces éléments dans la conception des nouveaux aménagements et de les cacher pour éviter qu'ils réduisent la qualité ou la sécurité du paysage de rue.

### Directives d'esthétique urbaine

- 7.1 Intégrer et cacher de la vue depuis la rue les éléments de service pour le chargement, les ordures et le recyclage ainsi que d'autres éléments fonctionnels (transformateurs, compteurs d'eau, d'électricité ou de gaz, et équipement de chauffage, de ventilation et de climatisation) dans des endroits discrets où ils ne nuisent pas à l'aspect esthétique du paysage de rue de la ville ou des maisons auxquelles ils sont destinés, mais où ils demeureront toutefois faciles d'accès de manière à en assurer un fonctionnement et un entretien sécuritaires. Utiliser à cet effet divers moyens tels que les enceintes de confinement, l'aménagement paysagé à l'aide de matériaux végétaux et inertes et les cloisons décoratives.



Figure 35 : Les éléments de service sont intégrés dans la conception de cette résidence en diminuant leur visibilité.

- 7.2 Lorsqu'il n'y a pas de garage, entreposer les déchets, les résidus de jardinage et les bacs pour les matières recyclables dans une remise située à l'arrière ou un petit espace de rangement à l'intérieur de la maison sans accès extérieur sur le côté ou à l'arrière de la maison, ou encore en plein air à côté de la maison. Il ne faut pas remplacer la fonction d'entreposage du garage par une unité d'entreposage visible sur la façade avant de la maison.
- 7.3 S'assurer que les écrans ne nuisent pas à la sécurité des piétons et des véhicules.
- 7.4 Installer les sorties d'aération de manière à éviter de répandre des odeurs dans les espaces publics ou les cours résidentielles privées.
- 7.5 Respecter les dégagements et les retraits nécessaires à des fins de sécurité pour les installations aériennes et souterraines de services publics.
- 7.6 Dans la mesure du possible, regrouper les installations de services publics afin d'atténuer leur incidence visuelle. Envisager des méthodes novatrices de les intégrer sur ou dans des éléments

du paysage de rue comme les points d'accès, les lampadaires, les abribus, etc. lorsqu'il faut déterminer l'emplacement de gros équipements et les endroits où les regrouper.

## 8.0 Aménagements intercalaires sur les lots étroits

Dans certains quartiers, la largeur de lot permise par le Règlement de zonage est inférieure à celle des lots existants ce qui peut constituer une difficulté pour réaliser un aménagement intercalaire compatible. C'est particulièrement le cas lorsque les lots sont très étroits (ont une largeur inférieure à 6 m) où de nombreuses fonctions doivent être comprimées dans un espace étroit. Une attention particulière doit par conséquent être portée à la conception et au contexte de l'aménagement intercalaire pour qu'il puisse être réalisé de manière compatible sur un lot étroit.

Toutes les sections précédentes du présent document s'appliquent aux lots étroits. Les directives qui figurent dans la présente section traitent en particulier des enjeux que soulèvent les lots étroits et servent également à rappeler et à renforcer certaines des directives déjà abordées.

- 8.1 Concevoir des habitations dont l'espace de séjour est situé au niveau du sol et dont les portes et fenêtres du rez-de-chaussée donnent sur la rue et permettent des interactions avec le quartier.
- 8.2 Ne pas créer d'habitations sur pilotis afin de fournir une espace de stationnement sous l'habitation ou une voie d'accès au stationnement à l'arrière.
- 8.3 Limiter la largeur des entrées de cour, des places de stationnement et des passages piétonniers dans la cour avant afin de maximiser la surface paysagée à l'aide de matériaux végétaux dans la cour avant.
- 8.4 Situer les surfaces revêtues en dur de manière à pouvoir fournir un espace vert contigu le plus important possible.
- 8.5 Veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'espace pour stationner un seul véhicule sans qu'il empiète sur le trottoir ou la bordure de trottoir.
- 8.6 Utiliser des matériaux poreux dans la construction des surfaces revêtues en dur de manière à accroître la pénétration des eaux de surface.
- 8.7 Si des arbres en santé sont présents sur les lieux, aménager les entrées de cour et les places de stationnement de manière à pouvoir les sauvegarder.
- 8.8 Lorsque le volume de sol et la zone de plantation sont limités (moins de 9 m<sup>2</sup> par arbre), recourir à des matériaux et à des techniques de plantation (cadres souterrains Silva Cell ou autres systèmes de plantation semblables) permettant d'éviter les effets de la compaction des sols et du sel de voirie.
- 8.9 Incorporer des caractéristiques architecturales, telles que les porches, qui reflètent le caractère du quartier.
- 8.10 Entreposer les déchets, les résidus de jardinage et les bacs pour les matières recyclables dans une remise située à l'arrière ou un petit espace de rangement à l'intérieur de la maison sans accès extérieur sur le côté ou à l'arrière de la maison, ou encore en plein air à côté de la maison. Ne pas prévoir une unité d'entreposage visible sur la façade avant de la maison.

## 9.0 Glossaire

**Accessibilité** : facilité avec laquelle on peut avoir accès à un immeuble ou à un lieu

**Allée piétonnière** : zone de promenade reliant le trottoir public et la porte avant d'une résidence

**Allée publique** : rue étroite à l'arrière des bâtiments, dont on se sert généralement pour l'entretien et le stationnement

**Aménagement paysagé à l'aide de matériaux végétaux** : plantation, dans un espace défini, d'arbres, d'arbustes, de haies, de plantes ornementales, de gazon ou d'une couverture végétale

**Aménagement urbain/esthétique urbaine** : art qui consiste à aménager des lieux, dont des bâtiments, des groupes de bâtiments et les aires qui les séparent

**Articulation** : détails d'architecture permettant de rendre un bâtiment intéressant et de l'enrichir

**Bande tampon** : aire à utiliser pour planter des arbres ou des arbustes ou installer des écrans afin d'atténuer l'impact d'une utilisation adjacente

**Bande tampon paysagée** : espace paysagé aménagé sur le pourtour d'un terrain dans le but d'isoler certaines utilisations les unes des autres ou de les cacher de la voie publique

**Bâtiment écologique** : bâtiment conçu de manière à réduire, tout au long de sa durée utile, l'incidence globale du milieu bâti sur la santé des humains et de l'environnement naturel; parmi les considérations qui, sur le plan de la conception et des matériaux, contribuent à rendre un bâtiment écologique, mentionnons : 1) l'utilisation de produits respectueux de l'environnement (p. ex., matériaux provenant de ressources exploitées de manière à en protéger la durabilité, matériaux fabriqués à partir d'un pourcentage élevé de matières recyclées); 2) une conception favorisant une faible consommation de ressources et d'énergie ainsi que la production d'énergie renouvelable (p. ex., orientation et emplacement du bâtiment, chauffage et refroidissement solaires passifs, recyclage des eaux ménagères ou de pluie, installations héliothermiques ou solaires photovoltaïques); 3) une conception sensible à la santé des occupants (p. ex., peintures et colles à faibles émanations de COV); 4) une conception produisant peu de déchets et de pollution (p. ex., réduction du volume de déchets de construction, recyclage des débris de démolition); et 5) une conception réduisant la contribution à l'effet d'îlot thermique urbain par l'emploi de toits verts ou de toits « frais » (qui réduisent l'absorption de la chaleur par le bâtiment), l'utilisation de matériaux de couleurs pâles et la réduction des surfaces asphaltées. Un bâtiment écologique peut réunir toutes ces mesures ou quelques-unes d'entre elles seulement. Bien qu'il soit recherché, l'aspect écologique d'un bâtiment ne doit pas être favorisé au détriment des normes du Code du bâtiment.

**Caractère** : identité d'un lieu

**Caractère du paysage de rue** : cachet d'une rue défini par son âge, l'emplacement des bâtiments, l'aménagement paysagé et ses caractéristiques naturelles

**Compatibilité** : caractéristique qui existe lorsque la densité, la forme, la masse, la hauteur, les retraits et les matériaux d'un bâtiment maintiennent la cohésion avec le milieu. Le terme « compatible » n'est pas le synonyme de « identique » et ne vise pas à limiter l'innovation et la créativité.

**Commodité** : élément de nature sociale, environnementale ou culturelle qui contribue aux besoins d'un secteur et favorise l'utilisation conviviale de l'espace

**Complexe immobilier** : aménagement réunissant, sur le même terrain, au moins deux bâtiments résidentiels

**Contexte** : environnement d'un emplacement et des utilisations contiguës; le contexte peut comprendre les maisons dans une rue, les arbres, le quartier et l'environnement piétonnier

**Cour avant** : espace compris entre la ligne de propriété adjacente à la voie publique et la construction faisant face à cette voie publique

**Domaine public** : rues, voies, parcs et espaces libres (publics ou privés) accessibles pour tous les utilisateurs

**Échelle** : dimensions d'un bâtiment par rapport à ce qui l'entoure et à la taille d'une personne (voir aussi Échelle piétonnière)

**Échelle piétonnière** : dimension (d'un bâtiment ou d'un espace) qui n'est pas dominante ou accablante aux yeux des piétons

**Éléments architecturaux** : éléments évidents ou importants du bâtiment ou de l'ouvrage qui contribuent à la qualité de l'ensemble de sa conception

**Entrée de cour** : voie privée donnant accès en automobile d'une place de stationnement à une voie publique

**Façade** : face principale d'un bâtiment (également désignée sous le nom de mur avant)

**Forme bâtie** : bâtiments et constructions, leur densité, échelle (hauteur et masse) et apparence

**Grain urbain** : voir tissu urbain

**Îlot** : secteur délimité par un ensemble de rues

**Infrastructure** : ensemble des éléments physiques qui constituent les fondements d'un aménagement; comprend les égouts et les aqueducs, les réseaux électriques et routiers, les installations de communication et de transport en commun, les gazoducs et oléoducs, et les installations connexes

**Installations** : éléments permettant de répondre aux besoins sociaux, environnementaux ou culturels d'un secteur et de promouvoir le confort des utilisateurs de ce secteur

**Largeur de lot** : distance horizontale entre les limites latérales du terrain

**Ligne de propriété** : limite d'une propriété en vertu de la loi

**Lisibilité** : facilité avec laquelle les résidents et les visiteurs peuvent s'orienter dans un secteur

**Masse du bâtiment** : effet conjugué de la forme et du volume d'un bâtiment ou d'un groupe de bâtiments, en tenant compte de la hauteur, de la largeur et de la profondeur

**Mur avant** : mur extérieur principal d'un bâtiment résidentiel situé le plus près de la ligne avant du lot

**Niveau du sol** : élévation moyenne du niveau final du terrain jouxtant tous les murs d'un bâtiment

**Paysage culturel** : ensemble constitué d'ouvrages naturels et d'ouvrages artificiels

**Paysage de rue** : caractère et aspect général d'une rue publique, définis par les bâtiments et les caractéristiques du paysage qui l'encadrent; comprend les arbres et les arbustes, l'éclairage, le mobilier urbain, le revêtement du sol, les installations de services publics, etc.

**Perméable** : qui se laisse pénétrer ou traverser, notamment par les liquides

**Plan d'angle** : angle tracé depuis la limite du terrain d'une construction afin de délimiter le bâti et de protéger le droit à l'ensoleillement des voisins

**Plan officiel** : Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2003), modifié

**Pollution lumineuse** : lumière créée par un éclairage excessif, des luminaires au faisceau non occulté ou mal dirigé et des sources d'éclairage peu efficaces, ce qui a des incidences sur la santé des humains, de la flore et de la faune

**Retrait (de cour)** : distance calculée à partir d'une voie publique, de la ligne de propriété ou d'un autre ouvrage à l'intérieur de laquelle il est interdit de construire un bâtiment

**Rue** : voie publique

**SCHL** : Société canadienne d'hypothèques et de logement

**Style** : vocabulaire et aspects architecturaux; il peut s'agir de l'architecture historique ou moderne

**Tissu urbain** : modèle de configuration des quadrilatères, des terrains et des bâtiments

**Toit vert** : un toit vert constitue une aire d'agrément, réduit le ruissellement des eaux pluviales, permet d'isoler les bâtiments, diminue l'infiltration de la chaleur, filtre les eaux pluviales et consomme moins d'énergie pour le refroidissement.

**Type d'architecture** : bâtiments et constructions, selon la densité, l'échelle (hauteur et volumétrie) et l'aspect

**Vitrage** : partie transparente d'un mur, habituellement faite de verre ou de plastique

**Voie privée** : entrée de cour privée d'un complexe immobilier qui mène à une rue publique

« **Vue sur la rue** » : expression de Jane Jacobs, « Les trottoirs doivent être empruntés sur une base suffisamment continue pour accroître le nombre de ceux qui ont vue sur la rue et pour encourager un nombre suffisant de personnes dans les bâtiments bordant la rue à surveiller les trottoirs. » (D'après son ouvrage intitulé *Death and Life of Great American Cities*)

## 10.0 Annexe : Intégration des directives d'esthétique urbaine dans le processus actuel d'approbation des demandes d'aménagement

Un grand nombre des directives d'esthétique urbaine peuvent être mises en œuvre par les mécanismes prévus dans la *Loi sur l'aménagement du territoire*, notamment le Règlement de zonage de la Ville, l'examen des demandes visant la réglementation du plan d'implantation et les processus de demande de dérogation mineure et d'autorisation du Comité de dérogation.

Dans la zone visée par la **Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa**, la mise en œuvre des présentes directives s'insérera dans le Projet pilote d'examen de la conception urbaine du centre-ville, qui prévoit, pour tout nouvel aménagement dans un secteur défini du centre-ville, l'examen de la conception par un groupe professionnel de pairs dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

**Le Règlement de zonage** établit les utilisations permises d'une parcelle de terrain donnée et réglemente la superficie du lot, les exigences relatives au stationnement et la hauteur des bâtiments. Les directives d'esthétique urbaine appuieront les exigences du zonage.

**La réglementation du plan d'implantation** est le processus qui sert à contrôler ou à réglementer divers aspects des lieux d'un aménagement, tels que l'emplacement des immeubles, le drainage, le stationnement, l'aménagement paysagé et l'accès des piétons et des véhicules.

**L'approbation du plan d'implantation** n'est pas requise pour les maisons isolées, les habitations jumelées, les duplex et les triplex en vertu du Règlement municipal sur les plans d'implantation. Le site Web de la Ville fournit de plus amples renseignements sur la réglementation des plans d'implantation à la page suivante :

[http://www.ottawa.ca/residents/planning/dev\\_review\\_process/dev\\_application/17\\_3\\_5\\_fr.html](http://www.ottawa.ca/residents/planning/dev_review_process/dev_application/17_3_5_fr.html).

**Le Comité de dérogation** est un tribunal quasi judiciaire nommé par le Conseil municipal et qui exerce ses activités indépendamment de l'administration municipale. Le Comité, qui tire ses pouvoirs de la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario, est chargé :

- d'entendre les demandes de dérogation mineure, dans le cas où une exigence du Règlement de zonage ne peut être respectée (en vertu de l'article 45 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*);
- d'entendre les demandes d'autorisation de disjonction d'un terrain ou les demandes concernant une entente, une hypothèque ou un bail qui s'applique pour plus de 21 ans (en vertu de l'article 53 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*);
- d'examiner les demandes d'autorisation en vue d'agrandir ou d'élargir un bâtiment ou une construction non conforme légale ou de modifier une utilisation non conforme.

Les présentes directives d'esthétique urbaine constituent un outil visant à orienter l'aménagement. Il incombe aux requérants d'en tenir compte dans la préparation de leurs demandes; de même, le Comité de dérogation s'y reportera dans l'évaluation des demandes d'aménagement.

De plus amples renseignements sur le Comité de dérogation sont publiés sur le site Web de la Ville.

Pour les « **demandes d'autorisation (de disjonction)** » visant la création d'un lot intercalaire, la Direction de l'urbanisme et de la gestion de la croissance peut exiger qu'on applique des conditions précises pour la conception du bâtiment à construire sur le lot, et ce, même si le lot respecte les exigences du Règlement de zonage. Par exemple, le Comité de dérogation peut autoriser une disjonction sous réserve de certaines conditions, notamment la cession d'emprises qui permettront d'appliquer à la rue publique visée les principes de conception énoncés dans les présentes directives.

L'étape de la délivrance du **permis de construire** est parfois la seule étape à laquelle on examine un projet d'aménagement intercalaire. C'est le cas des projets qui sont exemptés de l'application du Règlement municipal sur les plans d'implantation (Règlement n° 2002-4, modifié), respectent toutes les dispositions du Code du bâtiment et du Règlement de zonage, ne concernent pas un bâtiment désigné comme ayant une valeur patrimoniale ou situé dans un district de conservation du patrimoine aux termes de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* et ne nécessitent aucune disjonction. Le processus d'évaluation de la conformité au Code du bâtiment n'est qu'une démarche technique conçue en vue d'assurer qu'à son parachèvement le bâtiment, le rajout ou autre construction est conforme aux normes en matière de salubrité, de sécurité, d'efficacité structurale, d'accessibilité et de conservation de l'énergie et aux dispositions des lois applicables, soit le Règlement de zonage, le Règlement sur le contrôle des démolitions et la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

**Le règlement financier des exigences relatives aux stationnement et à la cession de terrains en vue de la création de parcs** consiste, selon le cas, à verser une somme compensatoire au lieu d'aménager la totalité des places de stationnement requises ou de céder la proportion des terrains exigée à des fins récréatives.