

The Ottawa logo, featuring a stylized 'O' with a colorful arc above it, set against a white background.

Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des **aménagements axés sur le transport en commun**

Approuvées par le Conseil municipal le 26 septembre 2007

Aménagement axé sur le transport en commun s'entend d'un aménagement de densité moyenne à élevée qui comprend diverses utilisations des sols, est situé à une courte distance de marche d'un arrêt ou d'une station du réseau de transport en commun rapide et est conçu de manière à favoriser l'usage du transport en commun.

Objet et champ d'application

Les lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun visent à faciliter l'évaluation, la promotion et la réalisation des aménagements voulus pour favoriser le transport en commun à Ottawa.

Les présentes lignes directrices s'appliquent à tous les aménagements réalisés sur le territoire municipal à moins de 600 mètres de marche d'un arrêt ou d'une station de transport en commun rapide, compte tenu également des politiques du Plan officiel et de tous les règlements municipaux pertinents (Règlement de zonage, Règlement sur les voies d'accès privées, Règlement sur les enseignes). La possibilité d'aménager un plus grand nombre d'installations et de commodités destinées aux cyclistes dans un périmètre de moins de 1500 mètres de la station devrait être envisagée. Les secteurs où sont offerts des services de transport en commun de grande qualité (service fréquent, nombreux trajets, heures prolongées) au lieu de services de transport en commun rapide seront également favorisés par l'application de ces lignes directrices.

Les présentes lignes directrices serviront aux fins suivantes :

- 1) guider le processus d'élaboration et d'examen des plans de lotissement, de réglementation du plan d'implantation et de modification du Plan officiel;
- 2) faciliter le processus d'élaboration des plans de conception communautaire ou des plans secondaires pour les secteurs non aménagés ou les quartiers en phase de réaménagement;
- 3) compléter l'étude des plans de conception communautaire approuvés ou des plans secondaires existants.

L'orientation ainsi donnée découle d'une approche plus intégrée qui combine le transport en commun à l'aménagement urbain et qui prendra de l'importance au fur et à mesure que la Ville prolongera son réseau de transport en commun rapide lorsque se présenteront des occasions d'aménagement axé sur l'utilisation accrue du transport en commun.

Orientation du Plan officiel

Les stratégies de gestion de la croissance du Plan officiel visent principalement le secteur central, les centres polyvalents, les centres des collectivités et les rues principales. Tous les centres polyvalents et les centres des collectivités sont ou seront desservis par un service de transport en commun rapide. Il sera possible de réaliser des aménagements axés sur le transport en commun dans ces secteurs aux endroits où il y a des arrêts et des stations de transport en commun rapide.

Les annexes B et D du Plan officiel (et l'annexe 1 du présent document) présentent le plan de la politique relative à l'utilisation des sols urbains et le réseau de transport en commun rapide. Elles servent en outre de guides pour déterminer les emplacements et le cadre stratégique des aménagements axés sur le transport en commun dans la Ville d'Ottawa.

La section 2.5.1 et l'annexe 3 du Plan officiel contiennent divers éléments à prendre en considération pour atteindre les objectifs et respecter les principes établis à cet égard.

Contexte et défis

Les résidents sont plus enclins à utiliser le transport en commun lorsqu'ils savent qu'ils pourront facilement se déplacer à pied d'un lieu à un autre au début et à la fin de leur itinéraire. Pour offrir aux résidents cette option, il faut réaliser un aménagement polyvalent qui soit axé sur les piétons et soit situé à une courte distance de marche des services de transport en commun de grande qualité. De nombreux avantages découlent de ce type d'aménagement : la création de communautés saines et agréables au sein desquelles les résidents peuvent vivre, travailler et faire leurs courses; l'accroissement de l'abordabilité causé par l'élimination de la nécessité de posséder une automobile; une infrastructure publique plus efficace qui comprend des réseaux routiers ainsi que des services d'aqueduc, d'égout, de loisirs, de police et des incendies et l'amélioration de la vitalité économique au moyen d'un aménagement d'une diversité et d'une ampleur accrues.

Les principaux obstacles associés à cette forme d'aménagement découlent des mesures suivantes : aménager des secteurs aux usages et aux densités variés qui profitent autant aux usagers du transport en commun qu'à la communauté locale, veiller à ce que les formes bâties soient conçues et adaptées de manière à favoriser l'utilisation du transport en commun, assurer la sécurité des piétons, des cyclistes, des automobilistes et des espaces de stationnement et créer des espaces publics de qualité qui procurent un accès direct, pratique, sécuritaire et attrayant au réseau de transport en commun.

Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun

Les Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun comprennent six sections générales :

Utilisation du sol – Une utilisation du sol appropriée, la combinaison des utilisations et l'intensité des activités dans le secteur sont trois facteurs qui influent directement sur l'efficacité des services de transport en commun. En effet, une utilisation du sol à proximité d'un service de transport en commun qui causera une forte affluence ou qui attirera un fort pourcentage d'usagers, une combinaison des utilisations du sol qui suscitera le même intérêt des usagers le jour comme la nuit ou encore qui permettra aux gens d'effectuer de nombreuses tâches au même endroit sont toutes des utilisations du sol qui contribueront à améliorer le niveau et la fréquence du service et l'efficacité du système de transport en commun. Les aménagements dans des zones de densité modérée à élevée peuvent

apporter certains avantages supplémentaires puisque plus la concentration de résidents est forte, plus les services de transport en commun sont de qualité.

Implantation – Les modèles d'utilisation du sol et l'implantation de l'aménagement qui réduiront les distances de déplacement des résidents ou leur éviteront d'emprunter un trajet compliqué pour se rendre à un arrêt ou à une station de transport en commun favoriseront le recours aux services de transport en commun plutôt qu'à l'automobile. En prévoyant les aménagements denses à proximité des arrêts ou des stations, on assurera une meilleure commodité des services aux usagers et aux fournisseurs de transport en commun.

Forme bâtie – La construction d'installations est un élément important de l'aménagement axé sur le transport en commun. Une station peut devenir une destination à proprement parler. L'objectif des présentes règles directrices est de favoriser l'aménagement, autour de la station, de lieux attrayants pour les résidents du voisinage. L'esthétisme urbain de la forme bâtie peut également contribuer à faire de cet endroit un espace public engageant.

Piétons et cyclistes – Dans tout déplacement, une personne est forcée de circuler à pied à un moment donné. Les lignes directrices relatives aux piétons et aux cyclistes visent à agréments les déplacements de ces derniers afin d'encourager l'utilisation des services de transport en commun.

Véhicules et stationnement – Certains stationnements couvrent parfois une grande partie du site de l'aménagement qui, autrement, aurait pu être utilisé pour construire un bâtiment ou offrir des commodités. Une aire de stationnement trop vaste risque de décourager les gens, particulièrement s'il s'agit d'un parc de stationnement de surface. L'obligation pour les piétons de partager une aire avec les automobilistes qui circulent ou garent leur véhicule est souvent source d'irritants. Cette section comprend des lignes directrices sur l'aménagement des rues et des stationnements visant à réduire au minimum de tels désagréments. En outre, il est mentionné que les aménagements axés sur le transport en commun contribuent à réduire la quantité de stationnements dans le secteur d'une station de transport en commun en raison de l'utilisation accrue de ce type de services et de la diminution du nombre de propriétaires de véhicules ainsi que de stationnements partagés.

Paysage de rue et environnement – La qualité et l'aménagement des espaces adjacents aux trottoirs publics ainsi que des allées piétonnières sur les terre-pleins, plus particulièrement ceux qui mènent à des arrêts ou des stations d'autobus, sont des éléments importants à considérer. Si ces lieux sont bien entretenus, l'utilisateur du transport en commun sera satisfait et ainsi, un des objectifs de l'aménagement axé sur le transport en commun aura été atteint.

Autres lignes directrices de la Ville d'Ottawa

Plusieurs autres lignes directrices de la Ville d'Ottawa sur l'aménagement et la planification sont disponibles sur le site Web de la Ville :

http://www.ottawa.ca/residents/planning/design_plan_guide/lines/index_fr.html

Les présentes lignes directrices traduisent la visée du Plan officiel et de son cadre général en principes détaillés sur lesquels se fonder pour réaliser, dans toute la ville, des aménagements de qualité.

Ligne directrice 1 :

Offrir des aménagements favorisant le transport en commun à moins de 600 mètres de marche d'un arrêt ou d'une station de transport en commun.

Les utilisations du sol qui favorisent le transport en commun incitent les résidents à prendre le transport en commun et les fournisseurs à améliorer l'efficacité du réseau de transport car elles :

- font augmenter la densité résidentielle et d'emploi;
- entraînent des déplacements en dehors des heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- favorisent les déplacements à l'encontre de la circulation;
- attirent et génèrent une circulation piétonnière et cycliste;
- permettent de prolonger les heures d'activité tout au long de la journée et de la semaine.

Mentionnons parmi les exemples d'utilisations du sol qui favorisent le transport en commun : les maisons en rangée, les appartements, les garderies, les hôtels, les cliniques médicales, les restaurants, les logements abordables, les bibliothèques, les installations culturelles et de loisirs, les clubs de conditionnement physique, les cinémas, les centres d'appel, les bureaux, les écoles secondaires et les établissements postsecondaires. Veuillez consulter le texte et les cartes du Plan officiel (section 3 et annexe B) et le règlement de zonage de la Ville pour connaître les types particuliers d'utilisation du sol autorisés dans les différents secteurs.



Figure 1 : Soutenir les utilisations du sol qui favorisent l'accès au transport en commun à moins de 600 mètres d'un arrêt ou d'une station de transport en commun rapide.

Ligne directrice 2 :

Empêcher les utilisations du sol qui ne favorisent pas les transports en commun et qui sont principalement destinées aux automobilistes plutôt qu'aux piétons, aux cyclistes ou aux usagers du transport en commun. Figurent parmi les utilisations du sol qui ne favorisent pas le transport en commun celles qui :

- donnent lieu à une grande activité automobile;
- requièrent beaucoup d'espace à faible densité;
- nécessitent de grands parcs de stationnement de surface destinés aux usagers qui utilisent leur voiture;
- ont des répercussions négatives sur les piétons telles que l'isolement, les déplacements au grand vent et les trottoirs entrecoupés fréquemment de passages pour véhicules;
- n'entraînent habituellement pas des heures prolongées d'activités.

Mentionnons parmi les exemples d'utilisations du sol qui ne favorisent pas le transport en commun : les commerces de pièces, de réparation et de services automobiles, les concessionnaires automobiles, les lave-autos, les services au volant, les stations-service, les parcs de stationnement commerciaux de surface, les entrepôts, les pensions animales, les pépinières commerciales et les lotissements résidentiels de faible densité sur de vastes terrains (>12 m).



Figure 2 : Empêcher les utilisations du sol qui ne favorisent pas l'accès au transport en commun à moins de 600 mètres d'un arrêt ou d'une station de transport en commun rapide.

Ligne directrice 3 :

Créer une destination polyvalente autant pour les usagers du transport en commun que pour les résidents du secteur en ayant recours à une variété d'utilisations du sol qui permettront d'animer le quartier et de répondre localement à de nombreux besoins quotidiens des résidents, réduisant du coup leurs déplacements. Cette destination offrira divers types de logements, d'emplois, de services locaux et de commodités conformes au cadre stratégique du Plan officiel et au règlement municipal de zonage. Les différents aménagements peuvent être réalisés dans un seul bâtiment ou dans des bâtiments rapprochés.



Figure 3a : La station du pré Tunney est une destination polyvalente comprenant diverses utilisations du sol qui favorisent le transport en commun. La station permet aux résidents de satisfaire à un bon nombre de leurs besoins quotidiens, réduisant du coup leurs déplacements.



Figure 3b : L'American Plaza de San Diego est un exemple d'aménagement axé sur le transport en commun. L'installation abrite des services destinés aux résidents et aux touristes comme des espaces de bureau (49 000 m²), des espaces pour le commerce de détail (2000 m²) et un musée (1000 m²).



Figure 3c : Le marché By est situé à environ 600 mètres du réseau de transport en commun rapide et offre divers services le jour comme la nuit. Il s'agit d'une destination populaire pour de nombreux résidents d'Ottawa et d'un endroit où les gens peuvent habiter, magasiner et travailler.

1

Utilisation du sol



*Figure 3d :
La station de tramway de l'Homme de Fer à Strasbourg, en France, est un centre d'activités axé sur le transport en commun fréquenté par les résidents, les usagers du transport en commun et les touristes.*



*Figure 3e :
La rue Sparks est une rue piétonne dynamique située à 200 mètres du Transitway d'Ottawa, Cette rue regroupe une variété de services s'adressant aux résidents qui empruntent ou non le transport en commun.*

2

Implantation

Ligne directrice 4 :

Aménager les rues, les allées, les pistes cyclables et les passages piétonniers de manière à former de petits îlots qui s'entrecroisent et offrent divers choix d'itinéraire.

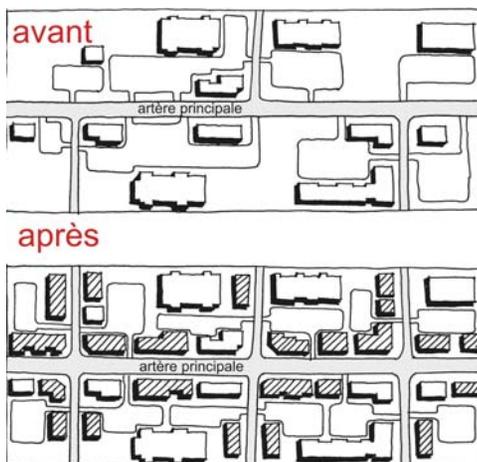


Figure 4 : Aménager les nouvelles rues de manière à créer un quadrillage de petits îlots de moins de 150 mètres.

Ligne directrice 5 :

Aménager des îlots d'une longueur maximale de 150 mètres, avec des carrefours conviviaux pour les piétons.

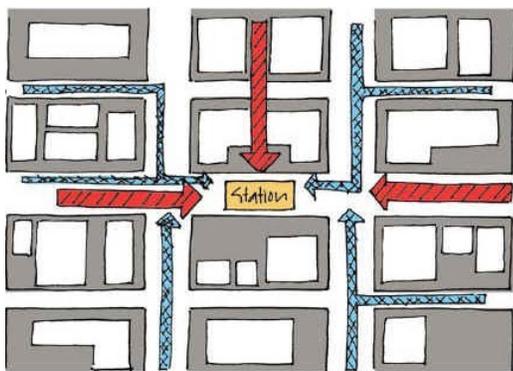


Figure 5 : Les îlots plus courts reliés par des carrefours conviviaux pour les piétons rendent le transport en commun plus accessible.

Ligne directrice 6 :

Créer à l'intention des piétons et des cyclistes des « raccourcis » qui mènent directement à un arrêt de transport en commun. Chaque sentier doit avoir une emprise d'au moins six mètres. Il faut également s'assurer que ces « raccourcis » sont entretenus, déglacés et déneigés en hiver. Tenter de relier les « raccourcis » aux espaces verts, aux sentiers pédestres et aux pistes cyclables. Il est à noter que les réseaux routiers bien planifiés ne devraient pas nécessiter l'aménagement de tels « raccourcis ».

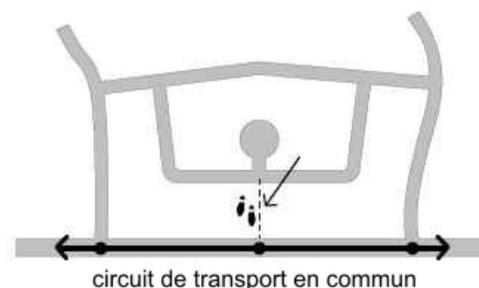


Figure 6a : La politique sur le service de transport en commun de la Ville d'Ottawa vise à offrir à 95 p. 100 des résidents du secteur de transport en commun urbain un accès au service de transport en commun à moins de 400 mètres.



Figure 6b : La rue William est un raccourci réservé aux piétons reliant le marché By au couloir de transport en commun de la rue Rideau.

2

Implantation

Ligne directrice 7 :

Construire les bâtiments à proximité les uns des autres le long de la ligne de rue afin de favoriser les déplacements à pied entre les bâtiments et vers les arrêts de transport en commun. Déterminer l'emplacement des arrêts de transport en commun et des abribus dès les premières étapes du processus d'aménagement pour s'assurer qu'il y a assez d'espace et que le choix de cet emplacement ne cause aucun problème.



Ligne directrice 8 :

Aménager les utilisations du sol polyvalentes et de forte densité (appartements, bureaux, etc.) de manière à ce qu'elles soient rapprochées les unes des autres et le plus près possible de la station de transport en commun. Ce type d'aménagement peut être réalisé dans un seul bâtiment ou dans plusieurs bâtiments contigus. Il est important de tenir compte des mécanismes de mise en oeuvre utilisés par l'autorité en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire (Section 5.2) et de la Politique de priorité au logement de la Ville.



Figure 8 : Plusieurs grands immeubles de bureaux fédéraux sont situés juste à côté de la station du pré Tunney du Transitway.

Ligne directrice 9 :

Créer une transition d'échelle en faisant décroître la hauteur et la densité des bâtiments depuis la station vers les communautés avoisinantes.

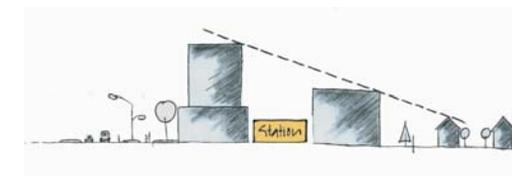


Figure 9 : Une transition dans l'échelle des bâtiments protège le quartier résidentiel adjacent et facilite l'intégration de la station au quartier où elle est implantée.

2

Implantation

Ligne directrice 10 :

Orienter les bâtiments vers les stations de transport en commun et offrir un accès piétonnier direct pour réduire le plus possible les conflits avec les véhicules. Chercher des moyens de construire les bâtiments de manière à ce que leur façade soit orientée vers la station, à les intégrer et à les relier à la station.



*Figure 10 :
Plusieurs bâtiments de
l'Université d'Ottawa
sont orientés vers la
station Campus du
Transitway et y sont
reliés par des sentiers
directs.*

Ligne directrice 11 :

Construire les bâtiments de plus de quatre ou cinq étages légèrement en retrait de manière à préserver une échelle plus humaine le long des trottoirs et à réduire l'ombre que les bâtiments créent sur la voie publique ainsi que les répercussions du vent.



Figure 11a : Les bâtiments de plus de quatre ou cinq étages situés en retrait du trottoir permettent de préserver une échelle plus humaine le long des trottoirs et de laisser passer la lumière.



Figure 11b : Les bâtiments présentant des marges de reculement angulaires permettent de réduire au minimum les impacts du regroupement des bâtiments et de l'ombre qui en résulte.

Ligne directrice 12 :

Créer des points de repère très visibles au moyen d'éléments caractéristiques faciles à repérer et à reconnaître. À titre d'exemple, les bâtiments les plus élevés peuvent servir de point de repère, car ils se détachent nettement de l'horizon.



Figure 12a : L'immeuble Metropole, situé près de la station Westboro du Transitway, sert de point de repère.



Figure 12b : Cet objet d'art est un point d'intérêt le long du Transitway et offre un point de repère pratique aux usagers d'OC Transpo.

Ligne directrice 13 :

Construire les gros immeubles de trois à six mètres de la ligne de lot avant et de la ligne de lot latérale pour les terrains d'angle afin de dégager le bord des rues et de permettre la circulation des piétons ainsi que l'aménagement paysager.



Figure 13a : L'immeuble de la BDC présente une marge de reculement angulaire qui permet de dégager un espace pour la circulation des piétons autour de l'arrêt Metcalfe du Transitway.

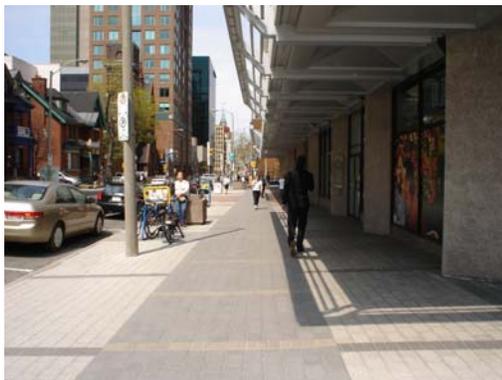


Figure 13b : La Place Bell est entourée de trottoirs très larges et possède un auvent qui permet de marquer la limite de la rue et de protéger les piétons.

Ligne directrice 14 :

Offrir une variété architecturale (fenêtres, variété de matériaux de construction, saillies) aux étages inférieurs des bâtiments afin de créer un intérêt visuel pour les piétons.



Figure 14 : Des fenêtres larges qui offrent des panoramas variés peuvent animer le domaine public, rehausser la qualité et l'attrait des arrêts de transport en commun et rapporter au domaine privé en attirant l'attention des usagers du transport en commun qui circulent dans le secteur ou qui se dirigent à l'opposé de l'immeuble.

Ligne directrice 15 :

Choisir des portes et des fenêtres transparentes au rez-de-chaussée ou pour les murs de façade afin de faciliter l'accès au bâtiment, de créer un intérêt visuel et de renforcer la sécurité grâce à une meilleure visibilité.



Figure 15 : De grandes fenêtres transparentes au rez-de-chaussée contribuent à animer le paysage de rue et à donner aux piétons et aux cyclistes un sentiment de sécurité.

Ligne directrice 16 :

Aménager des voies piétonnières pratiques, sécuritaires, praticables, continues et sans obstacle, qui mènent directement au réseau de transport en commun.



Figure 16 : Les voies piétonnières doivent être pratiques, sécuritaires, sans obstacle et mener directement au réseau de transport en commun.

Ligne directrice 17 :

Recourir à des matériaux différents comme du béton pour les passages piétonniers ou à d'autres méthodes telles que des formes peintes sur le sol pour que les automobilistes puissent reconnaître aisément ces passages.



Figure 17 : Ce passage piétonnier de l'Université Carleton est en béton, ce qui crée un contraste par rapport à l'asphalte de la chaussée.

Ligne directrice 18 :

Réduire ou restreindre le nombre de voies piétonnières étagées. Là où elles sont nécessaires, les voies piétonnières étagées devraient être aménagées de façon à être continues et intégrées. Il est préférable de privilégier les voies piétonnières surélevées plutôt que les voies souterraines en raison du coût, des faibles possibilités d'interruption de services, du plus grand niveau de sécurité et de la meilleure vue qu'elles offrent sur le domaine public.



Figure 18 : Le centre commercial Billings Bridge est relié au Transitway par une passerelle pour piétons.

Ligne directrice 19 :

Incorporer du vitrage et des dispositifs qui laissent entrer la lumière naturelle dans les structures des voies piétonnières souterraines.



Figure 19 : La voie piétonnière souterraine qui relie le Centre Rideau au Transitway et au Quartier général de la Défense nationale est bien éclairée.

Ligne directrice 20 :

Prévoir des commodités et des services à l'intérieur des installations de voies piétonnières étagées afin de créer une animation et d'accroître la sécurité des lieux. Conformément aux principes de Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM), ces espaces pourraient abriter des téléphones publics, des bancs, des guichets automatiques, des kiosques à journaux et des kiosques de vente au détail et se prêter à des activités de création d'affiches promotionnelles ainsi qu'à des programmes d'art public.



Figure 20 : Cette voie piétonnière étagée du Centre Rideau comprend des commerces de vente au détail qui créent une activité piétonnière et atténuent l'impression de circuler dans un « tunnel ».

Ligne directrice 21 :

Mettre en place des panneaux de signalisation et des points de repère à l'intérieur et à l'extérieur des installations afin de guider les usagers vers la station de transport en commun la plus proche.



Figure 21 : Ce panneau indicateur indique aux usagers le chemin à prendre pour se rendre à la station Campus du Transitway (Université d'Ottawa).

Ligne directrice 22 :

Veiller à ce que les voies piétonnières soient entretenues et praticables en tout temps lorsque les services de transport en commun sont offerts, même en dehors des heures de bureau normales.



Figure 22 : Des ententes d'aménagement peuvent garantir un accès public lorsque les services de transport en commun sont offerts. Ce passage entre le Centre Rideau et le Transitway est accessible même après les heures d'ouverture normales des magasins, aussi longtemps que les services de transport en commun sont assurés.

Ligne directrice 23 :

Aménager les passages de manière à ce qu'ils offrent une visibilité continue à 20 mètres devant. Il faut éliminer les zones cachées ou les renforcements dans la structure qui pourraient servir de cachette. Il peut s'agir de zones au-dessus ou en dessous du passage, d'allées, de murs, de parterres de végétaux très denses ainsi que d'aires de stockage et de services. Mettre en application les principes de Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM).

4

Piétons et cyclistes

Lignes directrices axées sur le transport en commun



Figure 23 : Les miroirs convexes donnent une meilleure visibilité aux piétons en leur permettant de voir ce qui se trouve au-delà d'un angle très serré, ce qui accroît leur sentiment de sécurité.

Ligne directrice 24 :

Limiter les changements de niveaux. Les piétons ne devraient pas avoir à marcher plus de 100 mètres pour atteindre un escalier roulant, une rampe d'accès ou un ascenseur afin d'accéder au transport en commun situé à un étage inférieur ou supérieur. Il est préférable de privilégier les passages verticaux intérieurs plutôt que les structures autonomes situées à l'extérieur du bâtiment.



Figure 24 : Le Centre Rideau possède à chaque étage plusieurs escaliers roulants, rampes d'accès, escaliers et ascenseurs situés à moins de 200 mètres de marche.

Ligne directrice 25 :

Veiller à ce que les allées piétonnières aient une largeur adéquate, soit au moins deux mètres, pour accueillir le volume de piétons prévu et qu'elles soient équipées des dispositifs d'accessibilité nécessaires pour les changements de niveaux.



Figure 25 : Une rampe inclinée conforme aux exigences en matière d'accessibilité est préférable aux escaliers.

Ligne directrice 26 :

Les rampes doivent avoir une pente maximale de 1:20 et avoir un espace de marche plat à leur sommet.



Figure 26 : Cette rampe du Musée des civilisations a été intégrée aux escaliers de façon très artistique et comprend un espace de marche plat à son sommet.

Ligne directrice 27 :

Aménager un abri pour rendre l'attente aux arrêts de transport en commun plus agréable. L'aire d'attente peut être couverte, protégée par la saillie d'un bâtiment, des colonnades, un auvent ou par des éléments paysagers.



*Figure 27 :
Plusieurs allées piétonnières couvertes relient le centre commercial Billings Bridge au Transitway.*

Ligne directrice 28 :

Aménager le rez-de-chaussée des immeubles de manière à le rendre attrayant pour les piétons, notamment grâce à des commerces de détail, des services personnels, des restaurants, des cafés-terrasses et des résidences.



*Figure 28 :
Cette terrasse extérieure dans le Glebe anime le paysage de rue.*

Ligne directrice 29 :

Aménager des stationnements pour vélos pratiques et attrayants, à proximité de l'entrée des bâtiments, protégés des intempéries, visibles de l'intérieur et qui ne gênent pas la circulation des piétons.



*Figure 29 :
Cette aire de stationnement pour vélos à l'hôtel de ville est protégée des intempéries par une colonnade et est visible de l'intérieur du bâtiment.*

Ligne directrice 30 :

Aménager des commodités pour les cyclistes, comme des vestiaires, des casiers et des douches destinées aux employés pour les encourager à venir au travail en vélo et favoriser la combinaison vélo-transport en commun. Le nouveau Règlement de zonage préliminaire de la Ville d'Ottawa autorise la réduction d'un espace de stationnement pour l'aménagement d'une surface de plancher hors d'oeuvre brute de 13 mètres carrés en salles de douches, en vestiaires, en salle de casiers ou en tout autre installation semblable destinée aux cyclistes (Partie 4, Section 111 [13]).

4

Piétons et cyclistes



Figure 30 : Transports Canada recommande aux entreprises qui souhaitent aménager des salles de douches et des vestiaires comme commodités dans le lieu de travail de prévoir une douche par tranche de 100 employés.

Ligne directrice 31 :

Privilégier un aménagement axé sur les besoins des cyclistes pour donner à ceux-ci un meilleur accès au transport en commun.



Figure 31 : Les rampes pour vélos aménagées dans les escaliers facilitent les déplacements des cyclistes.

Ligne directrice 32 :

Ne pas aménager davantage de places de stationnement pour véhicules que le nombre maximal indiqué dans le règlement municipal de zonage. Envisager d’opter pour le règlement financier des exigences de stationnement et du stationnement sur rue. Il est également possible d’accorder des réductions sur les droits d’aménagement aux promoteurs qui décident de réaliser un aménagement dont le stationnement est réduit. Le Règlement de zonage préliminaire autorise la réduction des exigences de stationnement en contrepartie de l’aménagement d’installations réservées aux cyclistes (Partie 4, Section 111 [13]) et lève les exigences de stationnement sur les rues principales traditionnelles pour les lots d’une largeur de 20 mètres ou moins (Partie 10, Section 197 [10b]).



Figure 32 : Le stationnement sur rue peut être une solution de rechange intéressante à l’aménagement d’un stationnement sur les lieux. Les rangées de voitures garées le long des trottoirs créent une zone tampon entre les piétons et la circulation automobile.

Ligne directrice 33 :

Élaborer un plan de gestion de la demande en transport (GDT) qui incorpore les projets et les mécanismes de GDT de la Ville. Le personnel de Gestion de la demande en transport (Services et Travaux publics) de la Ville peut participer à la conception du plan.

Ligne directrice 34 :

Encourager le partage des places de stationnement entre les services qui ont des heures d’affluence différentes tels que des bureaux, des restaurants et des cinémas. Le règlement municipal de zonage autorise la réduction des exigences de stationnement dans le cas des services qui partagent les mêmes parcs, de manière à permettre une utilisation plus efficace de ces aires.

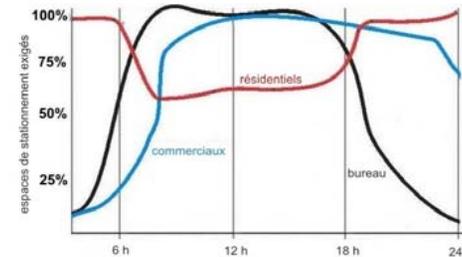


Figure 34a : Ce graphique illustre les heures de plus grande affluence pour les établissements commerciaux, résidentiels et les immeubles de bureaux.



Figure 34b : Le restaurant Canal Ritz partage son stationnement avec une garderie communautaire étant donné que les heures de grande affluence pour chaque service surviennent à des moments différents de la journée.

Ligne directrice 35 :

Aménager les parcs de stationnement à l'arrière des bâtiments et non entre l'emprise publique et la façade. Dans le cas des bâtiments situés à l'angle de deux rues, éviter d'aménager le stationnement du côté apparent.

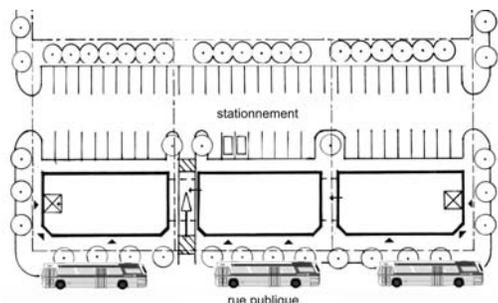


Figure 35 : Les usagers du transport en commun ne devraient pas devoir traverser un stationnement pour accéder au réseau de transport en commun.

Ligne directrice 36 :

Aménager des entrées communes. Cette mesure facilite le déplacement des piétons en limitant le nombre de bordures en dépression des trottoirs publics et en réduisant les conflits potentiels avec les automobilistes.

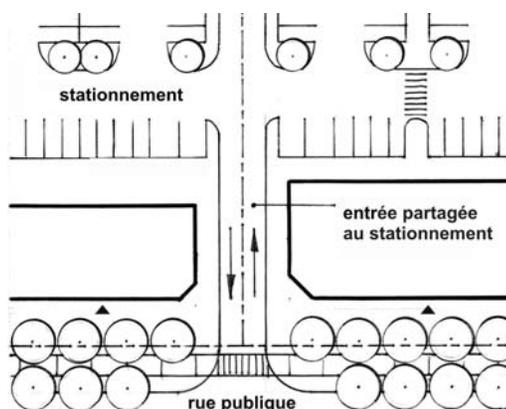
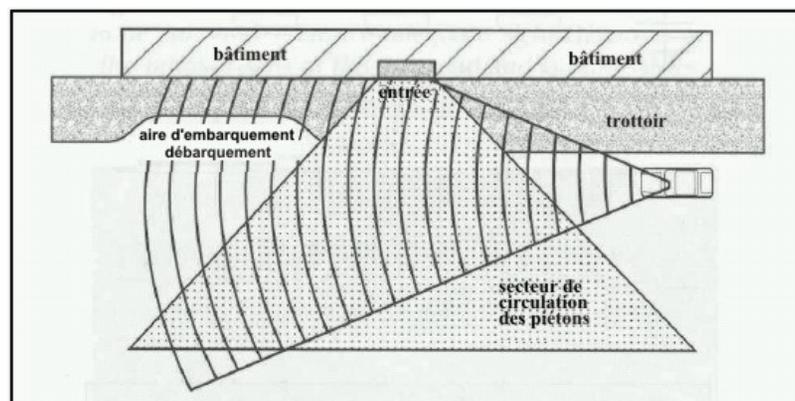


Figure 36 : Un plus petit nombre de bords de trottoirs réduit les entrecoups du trottoir public et contribue à améliorer l'environnement piétonnier.

Ligne directrice 37 :

Aménager des aires où les automobilistes, y compris les taxis, peuvent laisser descendre ou attendre des usagers du transport en commun. Les usagers doivent pouvoir accéder directement à la station de transport en commun.

**Ligne directrice 38 :**

Aménager les parcs de stationnement et les voies internes de manière à limiter le nombre de franchissements de véhicules sur les principaux parcours piétonniers.



Figure 38 : Séparer les zones pour automobilistes de celles réservées aux piétons dans les parcs de stationnement pour des raisons d'esthétique et de sécurité.

Ligne directrice 39 :

Privilégier les parcs de stationnement souterrains ou les garages comportant un ou plusieurs étages au-dessus du sol plutôt que les aires de stationnement de surface. Construire les garages de stationnement de façon à ce qu'ils ne nuisent pas à la circulation des piétons et les doter de façades actives à la hauteur de la rue, notamment à l'aide d'utilisations commerciales ou d'articulations, de fenêtres opaques, ou d'éléments paysagers vivants et d'architecture de jardin.



*Figure 39 :
Ce garage de stationnement du marché By comprend une façade active qui contribue à animer le paysage urbain.*

Ligne directrice 40 :

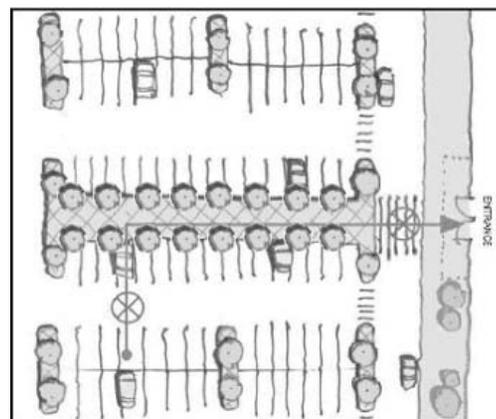
Réserver des espaces préférentiels de stationnement à l'usage exclusif des covoitureurs afin de réduire la demande en espaces de stationnement.



*Figure 40 :
Offrir du stationnement préférentiel aux covoitureurs encourage le covoiturage et réduit les besoins en stationnement.*

Ligne directrice 41 :

Aménager les parcs de stationnement de manière à offrir des passages piétonniers directs et sécuritaires tout en préservant le niveau de confort et d'accessibilité des piétons, quitte à diviser les grands parcs de stationnement de surface en petites zones au moyen d'aménagements paysagers et d'allées piétonnières. Consulter les lignes directrices de la Ville relatives à la plantation d'arbres en zone de revêtement dur pour obtenir plus d'information.



*Figure 41 :
L'aménagement de plusieurs petites aires de stationnement empêche les véhicules de circuler à une trop grande vitesse et limite le nombre de conflits avec les piétons.*

Ligne directrice 42 :

Aménager un accotement ou une bande paysagère le long des voies internes et des aires de stationnement, afin de protéger les piétons des véhicules et des éclaboussures. La planification de l'aménagement paysager doit tenir compte des principes de la Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) et des exigences relatives au triangle de visibilité.

Lignes directrices axées sur le transport en commun



*Figure 42 :
Les aménagements paysagers le long des allées piétonnières protègent les piétons des véhicules et des éclaboussures.*

Ligne directrice 43 :

Aménager les zones de chargement en retrait de la rue, à l'arrière des bâtiments ou dans un garage souterrain. Planifier leur itinéraire de manière à éviter aux camions de livraison de devoir circuler dans les aires de stationnement et de franchir les passages réservés aux piétons, aux cyclistes et aux autobus du transport en commun.



*Figure 43 :
Cette zone de chargement est située en retrait de la rue à l'intérieur du bâtiment. Ainsi, les camions ne perturbent pas la circulation des piétons, des cyclistes et des véhicules.*

Ligne directrice 44 :

Aménager les zones de chargement de manière à éviter aux camionneurs de devoir arriver ou sortir en marche arrière. Protéger ces aires de la vue du public en ajoutant un élément d'architecture au bâtiment, en choisissant en endroit à l'abri des regards, en réalisant un aménagement paysager ou en érigeant une clôture sans oublier de conserver les angles de vision nécessaires. Empêcher l'infiltration des fumées d'échappement et du bruit dans les sentiers ou les zones piétonnières.



*Figure 44 :
Dans les terrains vastes, une zone de chargement souterraine permettra de réduire au minimum les répercussions du va-et-vient des camions sur les déplacements des piétons et des cyclistes. Les camionneurs devraient pouvoir apercevoir facilement les piétons et les cyclistes à leur sortie de la rampe de chargement.*

Ligne directrice 45 :

Chercher des moyens d'aménager des parcs-o-bus dans les villages où il y a un système de transport en commun à utilisations multiples en offrant des stationnements souterrains ou des parcs de stationnement de surface à une courte distance à pied de la station afin de permettre la prestation de services juste à côté de celle-ci.

Lignes directrices axées sur le transport en commun



Figure 45a :
Les parcs-o-bus situés à proximité d'une station de transport en commun, sans toutefois y être adjacents, font augmenter les possibilités de réaliser un aménagement axé sur le transport en commun.



Figure 45b :
La station de transport en commun de Plano à Dallas, comprend un complexe à utilisations multiples situé entre la station et le garage de stationnement. Cet aménagement permet aux usagers qui utilisent le parc-o-bus de longer de petits commerces de détail lorsqu'ils franchissent la courte distance entre la station et le parc de stationnement. Les logements situés à l'étage supérieur du complexe créent un achalandage supplémentaire pour les services du réseau de transport en commun, particulièrement durant les heures creuses.

Ligne directrice 46 :

Aménager les garages résidentiels à l'arrière des bâtiments. S'ils sont situés à l'avant, ils ne doivent pas faire saillie du mur avant des habitations et leur largeur ne doit pas excéder de plus de 50 p. 100 de celle de la façade de l'habitation. Ces garages ne doivent pas dominer le paysage.



Figure 46 :
Ces garages résidentiels sont situés à l'arrière des habitations et accessibles par une allée privée arrière.

Ligne directrice 47 :

Aménager des habitations plain-pied à logements multiples avec des entrées privées partagées afin de maximiser le stationnement sur rue et de limiter l'interruption des trottoirs.

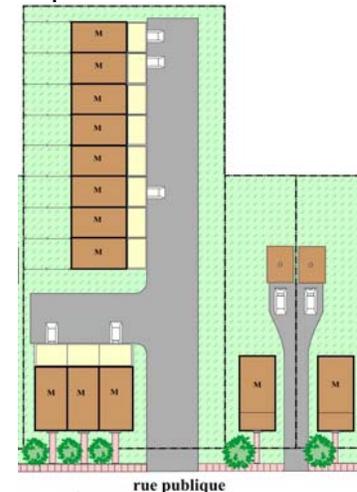


Figure 47 :
Le partage des entrées privées permet de réduire les zones pavées dans les cours avant et de limiter le bris de continuité des trottoirs. Lorsque la pente du terrain le permet, des garages souterrains recouverts par une cour de gazon à l'extérieur peuvent être aménagés pour les habitations à logements multiples.

Ligne directrice 48 :

Fournir des bancs, des corsets d'arbre, des dispositifs d'éclairage de rue, des supports pour vélos et des poubelles de qualité. Une entente d'entretien et de responsabilité peut être nécessaire pour l'installation d'éléments spéciaux de paysage de rue dans l'emprise publique.



Figure 48 : Cette utilisation homogène d'éléments en fer forgé assure la cohérence du paysage de rue.

Ligne directrice 49 :

Prévoir des bancs le long des allées piétonnières et des trottoirs de plus de 50 mètres aux endroits offrant une vue panoramique. Veiller à ce que les bancs et les autres commodités soient situés assez loin du trottoir pour assurer un dégagement d'au moins deux mètres.



Figure 49 : Ces bancs situés sur la rue Sparks ne gênent pas la circulation des piétons. Une zone dégagée d'au moins deux mètres est nécessaire.

Ligne directrice 50 :

Installer des dispositifs particuliers d'éclairage de rue dans les zones importantes afin de mieux définir le domaine piétonnier et d'encourager les résidents à marcher pour se rendre aux arrêts de transport en commun.



Figure 50 : Les lampadaires particuliers de la rue Murray permettent de définir le caractère historique de ce quartier et de compléter l'environnement piétonnier.

Ligne directrice 51 :

Fournir un éclairage qui ne soit pas éblouissant ni n'attire l'attention sur les utilisations environnantes. Il convient de se reporter à la Politique sur l'éclairage des emprises routières de la Ville.

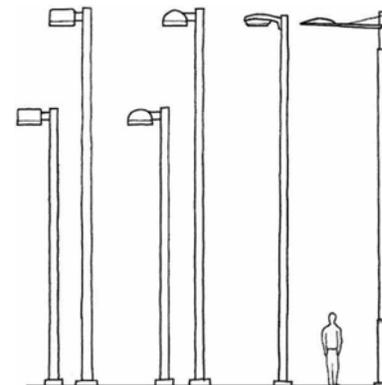


Figure 51 : Ce type de lampadaire permet d'illuminer la rue sans perturber les activités environnantes avec une lumière éblouissante ou un éclairage mal ciblé.

Lignes directrices axées sur le transport en commun

Ligne directrice 52 :

Planter des arbres d'ombrage ainsi que des arbustes et utiliser des surfaces perméables et des revêtements durs de couleur claire dans la mesure du possible afin de réduire la chaleur urbaine et de créer un microclimat plus confortable. Lorsque des pavés spéciaux sont utilisés, il est important de prendre en considération les problèmes pouvant survenir comme le soulèvement des pierres par le gel ou leur déplacement par le chasse-neige. Consulter les lignes directrices de la Ville sur la plantation d'arbres sur les revêtements durs pour obtenir plus de renseignements.



Figure 52 :
Ces arbres sont plantés dans un sol recouvert d'une surface perméable et sont bien espacés. Les arbres doivent être plantés à une distance de six à huit mètres les uns des autres et pouvoir croître dans une aire de 10 mètres carrés chacun.

Ligne directrice 53 :

Concentrer les commodités aux arrêts de transport en commun pour des raisons pratiques et pour éviter l'impression d'encombrement le long des rues.



Figure 53 :
Un arrêt de transport en commun est un excellent endroit où installer des commodités telles que des distributeurs de journaux, des téléphones publics et des poubelles.

Ligne directrice 54 :

Conserver les compresseurs de climatisation, les récipients à déchets et à matières recyclables ou le matériel semblable à l'intérieur des bâtiments ou hors de la vue du public.



Figure 54 :
Cette zone clôturée sert à dissimuler les conteneurs de déchets peu esthétiques et à rendre ainsi le milieu plus attrayant pour les piétons.

6

Ligne directrice 55 :

Essayer de regrouper tout le matériel d'utilité général au même endroit afin d'en réduire les impacts visuels sur le paysage de rue.

Ligne directrice 56 :

Installer des panneaux de signalisation qui respectent l'échelle des bâtiments, les éléments architecturaux et les objectifs d'aménagement en matière de paysage de rue.



*Figure 56 :
La signalisation est destinée aux piétons plutôt qu'aux automobilistes et aux passagers des véhicules.*

Allée piétonnière : passage réservé aux piétons, aménagé sur une propriété publique ou privée à l'extérieur d'une emprise publique.

Aménagement urbain : analyse et conception de la forme physique d'un lieu urbain.

Articulation : détail architectural qui donne à un édifice un cachet différent et une richesse supplémentaire.

Bateau de trottoir : dénivelé dans la bordure permettant l'accès des véhicules à un terrain à partir de la rue.

Commodité : élément qui permet de combler les besoins sociaux, environnementaux ou culturels d'un secteur.

Compatible/Compatibilité : Caractéristique qui existe lorsque la densité, la forme, la masse, la hauteur, les marges de reculement et les matériaux d'un bâtiment maintiennent la cohésion avec le milieu.

Cour avant : espace entre la limite de propriété et la façade d'un bâtiment donnant sur la voie publique.

Domaine public : les rues, les allées, les parcs et les espaces verts accessibles à tous.

Échelle : dimension d'un édifice ou d'un élément architectural par rapport à son milieu ou à la taille d'un être humain.

Éléments construits : éléments d'aménagement paysager autres que des végétaux (p. ex., des pavés décoratifs, des jardinières, des clôtures, des murs de soutènement).

Éléments paysagers vivants : végétaux tels que des arbres, des arbustes, des plantes grimpantes, ainsi que des plantes vivaces ou annuelles.

Façade : face principale d'un édifice (également désignée sous le nom de mur avant). Peut comporter plus d'une face si le bâtiment donne sur plus d'un espace public.

Façade de terrain : le devant d'une propriété donnant sur la rue.

Forme bâtie : bâtiments et structures.

Limite de propriété : limite juridique d'un terrain.

Marge de reculement : espace entre un édifice et la rue, la limite de terrain ou une autre structure à l'intérieur duquel aucun bâtiment ne peut être aménagé.

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.).

Transport en commun rapide : service de transport public pratique, rapide et fréquent qui a une grande

capacité d'accueil d'usagers, dispose de sa propre emprise pour circuler sous forme de réseau routier distinct ou de couloirs partagés, et qui n'est ainsi pas retardé par la circulation générale. Le réseau de transport en commun rapide d'Ottawa est constitué d'emprises et de couloirs interreliés existants ou prévus, dans lesquels peuvent circuler des véhicules réservés au transport en commun rapide, comme un autobus du Transitway, l'O-Train ou le tramway.

Triangle de visibilité : parcelle d'un terrain de forme triangulaire mesurant habituellement de trois à cinq mètres en largeur et en longueur située aux intersections des rues où des éléments érigés, placés ou plantés à cet endroit obstruent la vue des automobilistes qui s'engagent dans l'intersection ou en sortent.

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

Utilisations du sol qui favorisent le transport en commun : formes d'utilisations du sol compatibles avec le transport en commun et qui soutiennent les services et l'efficacité du réseau de transport de la manière suivante :

- font augmenter la densité résidentielle et d'emploi;
- entraînent des déplacements en dehors des heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- favorisent les déplacements à l'encontre de la circulation;
- attirent et génèrent une circulation piétonnière et cycliste;

- permettent de prolonger les heures d'activité tout au long de la journée et de la semaine.

Exemples d'utilisations du sol qui favorisent le transport en commun : les maisons en rangée, les appartements, les garderies, les hôtels, les installations culturelles et de loisirs, les cliniques médicales, les restaurants, les bibliothèques, les centres de conditionnement physique, les cinémas, les centres d'appel, les bureaux, les écoles secondaires et les établissements postsecondaires.

Utilisations du sol qui ne favorisent pas le transport en commun

Les utilisations du sol qui ne favorisent pas le transport en commun sont celles qui :

- donnent lieu à une grande activité automobile;
- requièrent beaucoup d'espace à faible densité;
- nécessitent de grands parcs de stationnement de surface destinés aux usagers qui utilisent leur voiture;
- ont des répercussions négatives sur les piétons telles que l'isolement, les déplacements au grand vent et les trottoirs entrecoupés fréquemment de passages pour véhicules;
- n'entraînent habituellement pas des heures prolongées d'activités.

Les exemples d'utilisations du sol qui ne favorisent pas le transport en commun sont : les commerces de vente au détail de pièces automobiles, les garages et les services automobiles, les concessionnaires, les lave-autos, les services au volant, les stations-service, les parcs de stationnement commerciaux de surface, les entrepôts, les pensions animales, les pépinières

commerciales et les lotissements résidentiels à faible densité sur de vastes terrains (>12 m)

Vitrage : fenêtre au verre clair ou légèrement teinté.

Zone tampon paysagée : aménagement paysager situé à la limite d'un terrain destiné à faire un écran ou à définir la séparation entre deux utilisations du sol différentes.

- Figure 1 : Ville de Minneapolis, Minnesota
- Figure 2 : www.transitorienteddevelopment.org
- Figure 3a : Station du pré Tunney du Transitway, Ottawa
- Figure 3b : San Diego (Californie)
- Figure 3c : Rue Clarence, Ottawa
- Figure 3d : Strasbourg, France
- Figure 3e : Rue Sparks, Ottawa
- Figure 4 : Ville d'Ottawa
- Figure 5 : Ville de Calgary, TOD Policy Guidelines
- Figure 6a : Ville de Calgary, Transit Friendly Design
- Figure 6b : Rue William, Ottawa
- Figure 7 : Ville de Calgary, TOD Policy Guidelines
- Figure 8 : Station du pré Tunney du Transitway, Ottawa
- Figure 9 : Ville d'Ottawa
- Figure 10 : Station Campus du Transitway, Ottawa
- Figure 11a : Toronto (Ontario)
- Figure 11b : Boulevard Lakeshore, Toronto
- Figure 12a : Station Westboro du Transitway, Ottawa
- Figure 12b : Ville d'Ottawa
- Figure 13a : Rue Albert, Ottawa
- Figure 13b : Rue Metcalfe, Ottawa
- Figure 14 : Rue Young, Toronto
- Figure 15 : Montréal (Québec)
- Figure 16 : Station Brentwood du Skytrain, Burnaby
- Figure 17 : Université Carleton, Ottawa
- Figure 18 : Station Billings Bridge du Transitway, Ottawa
- Figure 19 : Centre Rideau, Ottawa
- Figure 20 : Centre Rideau, Ottawa
- Figure 21 : Université d'Ottawa, Ottawa
- Figure 22 : Centre Rideau, Ottawa
- Figure 23 : Centre Rideau, Ottawa
- Figure 24 : Centre Rideau, Ottawa
- Figure 25 : Centre Rideau, Ottawa
- Figure 26 : Musée des civilisations, Gatineau
- Figure 27 : Station Billings Bridge du Transitway, Ottawa
- Figure 28 : Rue Bank, Ottawa
- Figure 29 : Hôtel de ville, Ottawa
- Figure 30 : Transports Canada
- Figure 31 : Association of Pedestrian and Bicycle Professionals
- Figure 32 : Rue Bank, Ottawa
- Figure 34a : Ville d'Ottawa
- Figure 34b : Avenue Fifth, Ottawa
- Figure 35 : Ville d'Ottawa
- Figure 36 : Ville d'Ottawa
- Figure 37 : Institute of Transportation Engineers
- Figure 38 : Terry Fox, Ottawa
- Figure 39 : Rue York, Ottawa
- Figure 40 : Stratégies en matière de transport de la Ville d'Ottawa
- Figure 41 : Institute of Transportation Engineers
- Figure 42 : West Market Square, Calgary
- Figure 43 : Ville d'Ottawa
- Figure 44 : Ville d'Ottawa
- Figure 45a : GB Arrington, Parson Brinckerhoff
- Figure 45b : Dallas, Texas
- Figure 46 : Ville d'Ottawa
- Figure 47 : Ville d'Ottawa
- Figure 48 : Halifax (Nouvelle-Écosse)
- Figure 49 : Rue Sparks, Ottawa
- Figure 50 : Rue George, Ottawa
- Figure 51 : Politique sur l'éclairage des emprises routières de la Ville d'Ottawa
- Figure 52 : St-Sébastien, Espagne
- Figure 53 : Station Billings Bridge du Transitway, Ottawa
- Figure 54 : Ville d'Ottawa
- Figure 56 : Rue Cambie, Vancouver

Réseau de transport en commun rapide et utilisations du sol urbain

Annexe 1

