



Directives d'esthétique urbaine pour les **magasins-entrepôts**

ottawa.ca

Services
municipaux **3-1-1**

ATS 613-580-2401

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

Approuvées par le Conseil municipal le 24 mai 2006

Ville d'Ottawa
Publication **n° 21 – 05**
Urbanisme et Gestion de la croissance

Le terme **magasin-entrepôt** s'applique aux points de vente au détail d'un seul étage et à grande surface de plancher, habituellement exploités en chaîne, aménagés sur des emplacements individuels ou regroupés sur un grand emplacement, parfois adjacents les uns aux autres. Les magasins-entrepôts, également appelés « grandes surfaces », desservent un marché régional et sont habituellement situés dans des lieux très visibles aux principales intersections ou à proximité des autoroutes.

Objet et application

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

Ces directives doivent être observées sur l'ensemble du territoire municipal, dans l'aménagement de tous les magasins-entrepôts. Dans le cas des magasins-entrepôts situés sur les rues principales, les directives relatives aux rues principales s'appliquent également. Si un plan de conception communautaire ou une étude d'aménagement pertinente peut s'appliquer, ces directives viendront s'y greffer. Elles serviront également à étayer la préparation de nouveaux plans de conception communautaire.

Objectifs

- Réaliser une conception architecturale intéressante et de grande qualité pour les magasins-entrepôts

- Améliorer l'aménagement paysager, les espaces publics ouverts ainsi que le rendement environnemental de ces aménagements
- Créer des environnements piétonniers confortables et attrayants
- Mettre en valeur le paysage de rue des voies publiques et contribuer à améliorer la qualité des espaces publics
- Protéger et mettre en valeur le caractère et la qualité des secteurs et des quartiers où sont situés des magasins-entrepôts
- Promouvoir les modèles d'aménagement qui permettent une densification future

Orientation du Plan officiel et des règlements municipaux

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

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

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

Contexte et enjeux

Les magasins-entrepôts sont le produit de l'ère de l'automobile et se sont véritablement multipliés au cours des quinze dernières années et au-delà. Bien que leur succès financier soit reconnu, il existe de nombreuses façons d'en améliorer l'aspect et la fonctionnalité, notamment la conception architecturale des édifices en forme de boîte, l'environnement piétonnier, tant sur l'emplacement aménagé que sur les voies publiques, l'augmentation des aménagements paysagers permettant d'atténuer les répercussions environnementales et visuelles des parcs de stationnement, une conception des lieux qui respecte le domaine public, le caractère de la rue et le quartier avoisinant et une conception tenant compte de l'adaptabilité et de la densification futures des lieux.

Autres directives disponibles

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

Directives d'esthétique urbaine

Les directives d'esthétique urbaine visant les magasins-entrepôts sont divisées en six sections :

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

- **Directive 1 :** Construire les édifices à une distance de 3,0 à 6,0 mètres de la limite avant du terrain, et de la limite latérale dans le cas des terrains d'angle, afin de définir le bord de la rue et de laisser assez d'espace pour les activités piétonnières et l'aménagement paysager (figure 1).



Figure 1 : Cet édifice commercial est aménagé à une certaine distance de la rue et offre une vaste zone piétonnière et paysagère.

- **Directive 2 :** Prévoir beaucoup d'éléments architecturaux ou paysagers aux angles et sur les terrains d'angle, lorsque le bâtiment est à plus de 6,0 mètres de la rue, de manière à mettre en valeur les voies publiques et le paysage de rue.

- **Directive 3 :** Orienter le côté long de chaque bâtiment de manière à ce qu'il soit parallèle à la voie publique (figure 2).

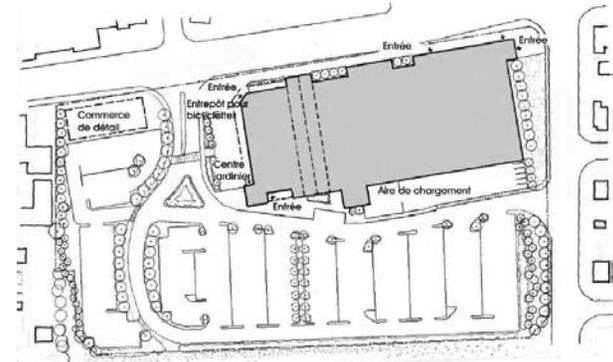


Figure 2 : Cet édifice est situé à un angle et occupe plus de 50 % de la façade du terrain.

- **Directive 4 :** Utiliser des fenêtres et des portes transparentes afin de donner aux piétons une grande visibilité sur les murs faisant face à la rue. Installer les utilisations actives, comme les restaurants, les boutiques de spécialités, les comptoirs de vente d'aliments et les aires d'attente, au rez-de-chaussée (figure 3).



Figure 3 : Le rez-de-chaussée et le deuxième étage de cet édifice sont pourvus de fenêtres claires.

- **Directive 5 :** Aménager les utilisations intérieures, comme les aires de repos, les salles d'employés, les bureaux, les salles d'attente et les halls d'entrée, qui peuvent être munies de fenêtres claires, sur les murs faisant face à la rue (figure 4).



Figure 4 : La façade principale de cet édifice commercial fait face à une voie publique et présente plus de 60 % de transparence.

- **Directive 6 :** Paysager la zone située devant un mur plein faisant face à une voie publique, et faire appel aux projections, aux retraits, aux arcades, aux marquises, aux couleurs et aux textures pour réduire la dimension apparente des murs non vitrés (figure 5).



Figure 5 : Une tour d'angle, les auvents, les changements de couleurs et de matériaux confèrent un intérêt à la façade en angle de cet édifice.

- **Directive 7 :** Concevoir la façade des édifices à utilisations multiples de manière à que chacune d'entre elles soit définie séparément grâce à des enseignes, des entrées et des auvents individuels.

- **Directive 8 :** Fournir des éléments comme des bancs, des supports pour vélos et des abris aux entrées des édifices et dans les zones d'agrément (figure 6).



Figure 6 : Les éléments de confort et l'aménagement paysager mettent en valeur l'entrée de cet édifice.

- **Directive 9 :** Orienter la façade face à la voie publique et placer les portes principales de manière à ce qu'elles soient visibles et directement accessibles depuis la voie publique (figure 7).



Figure 7 : La porte principale et la façade de cet édifice font face à la voie publique et mettent en valeur le paysage de rue.

- **Directive 10 :** Créer le nouvel aménagement selon un modèle de circulation interne qui permet des déplacements cohérents partout sur le terrain et qui convient à une densification ultérieure. Concevoir ce modèle de circulation interne avec des liens directs vers les rues avoisinantes (figure 8).

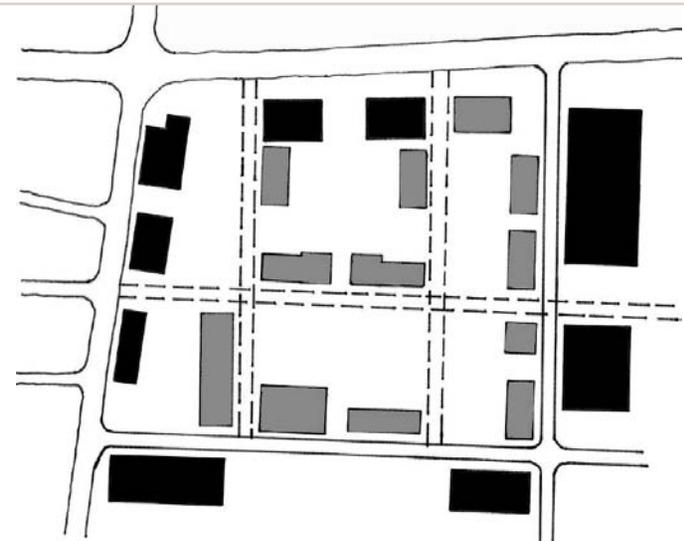


Figure 8 : L'aménagement sur un quadrillage peut facilement convenir pour les réaménagements et les densifications.

2

Piétons et cyclistes

- **Directive 11** : Aménager un trottoir dégagé de 2,0 mètres de large, dans l'emprise publique, traversant les entrées privées. Réduire au minimum toute dénivellation (figure 9).



Figure 9 : L'absence de dénivellation et de points de conflit avec les véhicules crée un environnement piétonnier agréable.

- **Directive 12** : Prévoir un accès piétonnier direct, sûr, continu et clairement défini entre les trottoirs publics, les parcs de stationnement et les arrêts d'autobus et les entrées des bâtiments.
- **Directive 13** : Relier les allées piétonnières entre les propriétés adjacentes afin de faciliter la circulation entre les emplacements (figure 10).



Figure 10 : Une allée piétonnière large relie les entrées principales des édifices d'un aménagement, favorisant le confort des piétons.

2

Piétons et cyclistes

Directive 14 : Prévoir des allées piétonnières dégagées, d'une largeur minimale de 2,0 mètres, le long de toute façade présentant une entrée publique, de toute façade adjacente à un parc de stationnement et entre les principaux accès et le trottoir public. Prévoir une largeur plus importante lorsque les portes ouvrent vers l'extérieur et que les pare-chocs des véhicules peuvent obstruer le trottoir. Prévoir une largeur d'au moins 1,5 mètre pour toutes les autres allées piétonnières sur les lieux (figure 11).



Figure 11 : Cette allée permet des déplacements à pied sans obstacles entre l'entrée du magasin et la voie publique.

Directive 15 : Distinguer les allées piétonnières des surfaces de circulation automobile à l'aide de pavés en matériaux différents et en surélevant les allées à la hauteur des bordures (figures 12 et 13).



Figure 12 : Allées piétonnières d'une largeur appropriée et clairement définies.



Figure 13 : Les allées piétonnières surélevées améliorent la sécurité des piétons traversant les entrées.

2

Piétons et cyclistes

- **Directive 16 :** Aménager des abris devant les entrées des édifices, près des arrêts d'autobus et dans les zones où sont aménagées des commodités pour les piétons (figure 14).



Figure 14 : Les marquises en verre de cet édifice protègent les piétons des intempéries.

- **Directive 17 :** Aménager des places de stationnement pour vélos abritées dans des endroits visibles, à proximité des entrées des édifices et des allées piétonnières. Veiller à ce que ces emplacements n'obstruent pas le passage des piétons (figure 15).



Figure 15 : Un parc de stationnement pour vélos abrité est intégré dans la conception de cet édifice.

3

Véhicules et stationnement

- **Directive 18** : Relier les voies d'accès et les parcs de stationnement des propriétés adjacentes afin de permettre la circulation des véhicules entre les emplacements.
- **Directive 19** : Partager l'accès des véhicules aux parcs de stationnement entre les propriétés adjacentes afin de limiter les interruptions sur le trottoir et dans le paysage de rue.
- **Directive 20** : Concevoir la circulation sur place de manière à minimiser les conflits entre les piétons et les automobilistes, notamment en orientant les places de stationnement de façon à limiter le nombre d'allées de circulation que doivent traverser les piétons (figure 16).

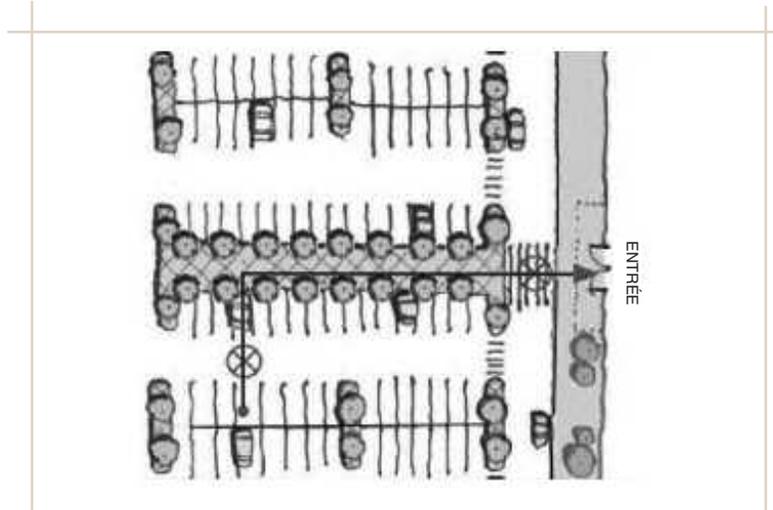


Figure 16 : Les allées de stationnement orientées vers les entrées des édifices réduisent le nombre de points de conflit.

- **Directive 21** : Aménager les places de stationnement de surface sur le côté ou à l'arrière des édifices.
- **Directive 22** : N'aménager que le nombre minimal de places de stationnement requis par le Règlement de zonage.
- **Directive 23** : Prévoir des aires paysagères et piétonnières d'une largeur suffisante sur la façade de l'emplacement (figure 17).

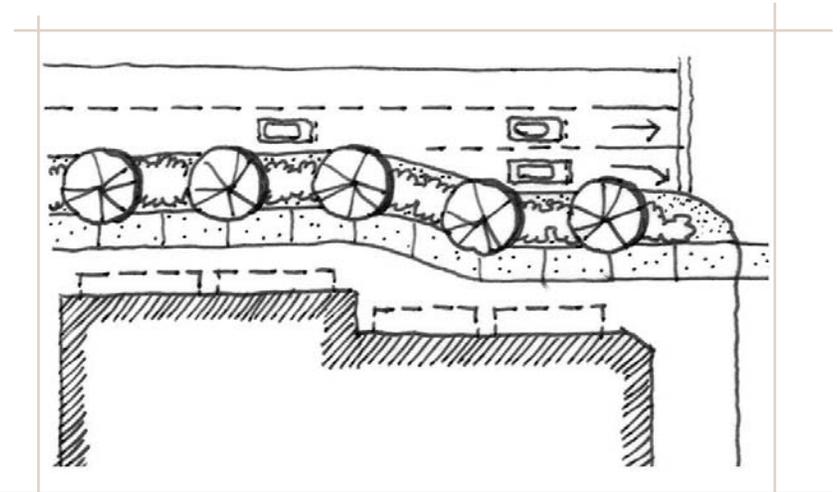


Figure 17 : Le trottoir et l'aire paysagère sont d'une largeur cohérente.

4

Aménagement paysager et environnement

- **Directive 24 :** Planter des arbres de rue, séparés par une distance de 7,0 à 10,0 mètres, le long des voies publiques et du côté intérieur des allées piétonnières. Planter des arbres dans les zones à surface perméable, en prévoyant une superficie d'environ 10,0 mètres carrés par arbre (figure 18).



Figure 18 : Des arbres ont été plantés le long de cette façade publique.

- **Directive 25 :** Choisir les arbres, les arbustes et les autres éléments de végétation en fonction de leur tolérance aux conditions urbaines, notamment le sel de voirie et la chaleur. Accorder la préférence aux espèces indigènes de la région ayant une pertinence comparable.

- **Directive 26 :** Prévoir un aménagement paysager d'au moins 3,0 mètres de large sur la limite des emplacements où des places de stationnement, des entrées ou des voies d'attente sont adjacentes à une voie publique. Utiliser des arbres, des arbustes et des murs bas pour cacher les véhicules tout en offrant une visibilité au niveau des yeux à l'intérieur du site (figure 19).



Figure 19 : Les murs bas paysagers aident à dissimuler les véhicules stationnés tout en permettant une visibilité du secteur.

4

Aménagement paysager et environnement

Directive 27 : Diviser les grands parcs de stationnement en sections plus petites et bien définies, à l'aide de matériaux végétaux et d'éléments construits, afin de limiter la quantité de zones asphaltées (figures 20a et 20b).



Figure 20a



Figures 20b : Les plantations définissent l'allée piétonnière et divisent le grand parc de stationnement.

Directive 28 : Planter des arbres dans des îlots paysagers aménagés dans les parcs de stationnement, en mettant au moins deux arbres ensemble et en prévoyant une superficie d'au moins 10,0 mètres carrés par arbre (figures 21a et 21b).



Figure 21a



Figures 21 b : Les îlots paysagers dans les parcs de stationnement aident à réduire la superficie asphaltée sur les lieux.

4

Aménagement paysager et environnement

- **Directive 29** : Prévoir une zone paysagère large d'au moins 3,0 mètres, pouvant inclure un mur plein ou une clôture en plus de la végétation, aux extrémités du terrain adjacentes à des propriétés résidentielles ou institutionnelles (figure 22).



Figure 22 : Les zones tampons paysagères constituent une transition adéquate entre les magasins-entrepôts et les secteurs résidentiels.

- **Directive 30** : Prévoir une zone paysagère large d'au moins 2,5 mètres le long des cours latérales et arrière du terrain afin de faire écran et de mettre en valeur les avantages environnementaux du site.

- **Directive 31** : Aménager les zones situées entre les bâtiments et les trottoirs avec des plantations cache-fondations, des arbres, du mobilier urbain et des allées piétonnières menant aux trottoirs publics (figure 23).



Figure 23 : Les plantations cache-fondations mettent en valeur la relation entre l'édifice et la rue.

4

Aménagement paysager et environnement

- **Directive 32** : Définir les allées piétonnières situées dans les parcs de stationnement grâce à des aires continues de plantation d'arbres et d'arbustes (figure 24).



Figure 24 : L'aménagement paysager du côté intérieur des allées piétonnières aide à définir le domaine piétonnier.

- **Directive 33** : Protéger et mettre en valeur les arbres patrimoniaux, rares ou adultes situés sur le terrain en limitant les changements de niveau et en préservant les surfaces perméables.

- **Directive 34** : Utiliser des aires gazonnées et des lits d'arbustes dans les parcs de stationnement pour recueillir, stocker et filtrer l'eau pluviale, afin d'améliorer la recharge de l'eau souterraine (figure 25).



Figure 25 : Les îlots de plantation pourvus de bordures abaissées permettent de récupérer l'eau pluviale évacuée des aires asphaltées.

- **Directive 35** : Aménager des arbres, des arbustes, un couvert végétal, etc. sur toutes les parties non construites du terrain et ne devant pas servir à l'aménagement de places de stationnement minimum requises, notamment toute zone réservée à des étapes futures d'aménagement.
- **Directive 36** : Faire appel aux technologies de bâtiment écologique telles que les toits végétaux, l'irrigation au goutte à goutte et d'autres approches de « Leadership in Energy and Environmental Design » (LEED).

5

Signalisation

- **Directive 37** : Concevoir les édifices de manière à intégrer des espaces définis pour les panneaux indicateurs respectueux de l'échelle des édifices, des éléments architecturaux, de l'uniformité de la signalisation et des objectifs de conception établis en matière de paysage de rue (figure 26).



Figure 26 : Exemple d'utilisation d'enseignes en bordure proportionnelles à la façade de l'édifice

- **Directive 38** : Intégrer les enseignes au sol dans les éléments paysagers.
- **Directive 39** : Autoriser l'identification de marque des détaillants lorsque l'emplacement comprend plusieurs édifices et utilisations, mais éviter que les images, les couleurs et les enseignes éclairées par transparence d'entreprises en particulier ne dominent l'emplacement.
- **Directive 40** : Concevoir les enseignes lumineuses de manière à les rendre efficaces dans leur fonction et à éviter les débordements de reflets et de lumière vers les utilisations adjacentes.

- **Directive 41** : Concevoir et aménager les enseignes au sol et murales selon le caractère et l'échelle du secteur (figure 27).



Figure 27 : Cette enseigne au sol respecte l'échelle de l'environnement piétonnier.

- **Directive 42** : Éviter tout encombrement visuel.
- **Directive 43** : Sur les enseignes au sol partagées, diviser l'espace d'affichage également entre les commerçants afin d'éviter toute domination d'une entreprise.
- **Directive 44** : Limiter les enseignes temporaires et portables. Interdire les panneaux d'affichage, les enseignes pivotantes et les enseignes de toit sur les propriétés privées. (Se reporter au Règlement sur les enseignes temporaires sur les propriétés privées et au Règlement sur les enseignes permanentes sur les propriétés privées).

- **Directive 45 :** Aménager tous les équipements de services publics à l'intérieur des bâtiments ou les protéger de la vue depuis les voies publiques et les propriétés privées situées à l'arrière, et veiller à atténuer le bruit. Il peut s'agir de boîtiers d'installations, de contenants pour ordures et matières recyclables, de quais et de rampes de chargement ou de compresseurs pour air conditionné (figures 28 et 29).



Figure 28 : Cet édifice a été conçu avec une zone intérieure de service.



Figure 29 : Les matériaux et la conception du bâtiment de services sont harmonisés avec l'édifice principal.

- **Directive 46 :** Partager les aires de service entre différents locataires d'un même édifice ou entre différents édifices afin de maximiser l'utilisation de l'espace.
- **Directive 47 :** Concevoir les clôtures pour le stockage extérieur des ordures, hors de l'édifice, avec les mêmes matériaux que ceux du bâtiment principal et veiller à ce que la hauteur du mur soit suffisante pour dissimuler complètement les bennes à ordures.
- **Directive 48 :** Offrir un éclairage convenant aux utilisations de rez-de-chaussée et axé sur les zones piétonnières.
- **Directive 49 :** Utiliser des sources lumineuses blanches efficaces pour éclairer les lieux afin de réduire les coûts énergétiques et pour créer un équilibre naturel de couleur offrant une sécurité.
- **Directive 50 :** Concevoir l'éclairage de manière à éviter les débordements de reflets et de lumière vers les utilisations adjacentes.
- **Directive 51 :** Concevoir les portes secondaires, comme les sorties d'urgence, de manière à ce qu'elles se fondent dans la façade de l'édifice.
- **Directive 52 :** Planifier l'emplacement de manière à intégrer des zones de dépôt de neige qui n'interfèrent pas avec la circulation sur place, l'aménagement paysager et les boîtiers d'installations.

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

Plantation cache-fondations : Plantation aménagée le long du mur d'un édifice et en cache les fondations.

Vitrage : Fenêtre de verre clair ou légèrement teinté.

Allée piétonnière : Trottoir aménagé sur une propriété privée.

Limite de terrain : Limite légale d'une propriété.

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

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

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

Source des figures

Figures 1, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 15, 18, 20b, 21a, 21b, 22, 24, 26, 28, 29:

Ottawa, Ontario. Ville d'Ottawa

Figures 2, 8, 9, 17:

inconnue, Ville d'Ottawa

Figure 7: Hull, Québec. Ville d'Ottawa

Figure 14: Toronto, Ontario. Taylor Harriri Pontarini Architects

Figure 16: inconnue, adaptée de IBI Group

Figure 19: Markham, Ontario. Ville d'Ottawa

Figure 20a: Easton, Ohio. www.eastontowncentre.com

Figure 23: Calgary, Alberta. Ville d'Ottawa

Figure 25: US Environmental Protection Agency

Figure 27: Kingston, Ontario. Ville d'Ottawa

