



Directives d'esthétique urbaine
pour l'aménagement des

grandes rues traditionnelles



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 – 03
Urbanisme et Gestion de la croissance

Le grandes rues sont définies dans le Plan officiel comme étant des « rues qui offrent certaines des possibilités les plus intéressantes à la Ville pour ce qui est de la densification par la création de formes d'aménagement plus concentrées, une combinaison dynamique des utilisations principales et un environnement favorable aux piétons ». Les grandes rues traditionnelles, contrairement aux grandes artères, sont définies comme étant les grandes rues aménagées surtout avant 1945. Elles présentent généralement un tissu urbain serré, avec des édifices souvent de petite échelle, avec des façades étroites et aménagées près de la rue, ce qui confère une forte orientation piétonnière et un environnement propice au transport public. Les utilisations du sol sont souvent mixtes, avec des utilisations commerciales au rez-de-chaussée et des utilisations résidentielles aux étages supérieurs. Ces rues présentent habituellement une coupe transversale à quatre voies, des places de stationnement sur rue et d'autres places, en nombre limité, dans les aménagements adjacents.

Objet et application

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

Ces directives doivent être observées sur l'ensemble du territoire municipal, dans l'aménagement de toutes les rues désignées dans le Plan Officiel comme grandes rues traditionnelles. 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

- Promouvoir les aménagements qui mettront en valeur et renforceront l'échelle et le caractère, reconnus ou planifiés, des grandes rues traditionnelles
- Promouvoir les aménagements compatibles avec les utilisations environnantes et qui les complètent
- Réaliser des formes bâties de grande qualité et améliorer la continuité des bâtiments dans les grandes rues traditionnelles
- Encourager les aménagements compacts, favorables aux piétons et qui interagissent avec les commodités retrouvées au niveau de la rue
- Permettre une vaste gamme d'utilisations, y compris de vente au détail, de services, commerciales, de bureau, résidentielles et institutionnelles où l'on peut habiter, faire des achats et accéder à des commodités

Orientation du Plan officiel et des règlements municipaux

Dans le cas des grandes rues traditionnelles, le Plan officiel appuie les aménagements compatibles qui respectent le caractère de la rue et des environs, afin qu'un modèle d'aménagement plus compact, polyvalent et axé sur les piétons, avec des hauteurs de bâtiment variant entre quatre et six étages, puisse être mis en place ou confirmé (modification du Plan officiel n° 28, article 3.6.3).

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

L'annexe 3 du Plan officiel contient un certain nombre de considérations conceptuelles suggérant comment respecter les objectifs et les principes d'aménagement de la section 2.5.1 du

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.

En outre, il convient de se conformer aux politiques municipales et provinciales précisément liées aux annexes et aux aménagements intercalaires visant les édifices et les secteurs patrimoniaux : Plan officiel de la Ville d'Ottawa, articles 4.6.1.2, 4.6.1.7 et 4.6.1.8, et l'énoncé de politique provinciale 2.6, Patrimoine culturel.

Contexte et enjeux

Les grandes rues traditionnelles sont situées principalement dans les parties les plus anciennes de la ville, souvent avec des exigences préalables en matière de stationnement individuel sur place. Elles servent de principale rue commerciale pour la communauté avoisinante et, grâce à leurs magasins de spécialités uniques, elles attirent souvent une clientèle extérieure au secteur. Les terrains vacants, les centres commerciaux linéaires et vieillissants, les bâtiments à un seul étage, les terrains de vendeurs d'automobiles, les parcs de stationnement et les stations-service situés dans les grandes rues traditionnelles ont un potentiel de densification et de réaménagement.

Pour demeurer concurrentielles avec les centres commerciaux de la grande banlieue, les grandes rues traditionnelles doivent continuer à s'adapter aux tendances du marché. En même temps, pour qu'elles préservent leur rôle au sein même de la communauté avoisinante, les nouveaux aménagements doivent adopter un style et une échelle compatibles et conformes au contexte de la rue. Ces directives ont pour objet d'appuyer et de mettre en valeur les qualités spatiales et conceptuelles du

paysage de rue, et de favoriser un environnement axé sur les piétons dans les grandes rues traditionnelles.

Autres directives disponibles

- Directives d'esthétique urbaine pour les magasins-entrepôts (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 urbain

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

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

- Directive 1 :** Aligner le mur de rue avec la forme bâtie existante, ou avec la marge de reculement moyenne des édifices immédiatement adjacents, afin de créer un paysage de rue visuellement continu (figure 1).



Figure 1 : Des marges de reculement similaires aident à bien délimiter la rue.

- Directive 2 :** Planter des grappes d'arbres dans les rues résidentielles latérales, à l'endroit où elles recoupent la grande rue, afin d'offrir davantage d'espaces verts (figure 2).



Figure 2 : Les nouveaux arbres plantés à droite, où la rue résidentielle croise la rue principale, ajoutent de la verdure et aident à isoler le quartier.

- Directive 3 :** Aménager ou remettre en état un trottoir de béton d'au moins 2 m de largeur, à un endroit conforme aux plans approuvés de conception de paysage de rue pour le secteur. Si aucun plan d'aménagement de rue approuvé n'existe, respecter le contexte existant. Aménager un terre-plein pouvant accueillir du mobilier urbain, des arbres et des services publics, à proximité du trottoir si possible. Prévoir un espace adjacent aux vitrines de magasins pour y aménager des auvents, des terrasses extérieures ou des présentoirs commerciaux particuliers (la zone de façade). Créer des trottoirs plus larges aux endroits accueillant un volume plus grand de piétons, comme dans les grandes rues traditionnelles des centres urbains (figure 3).

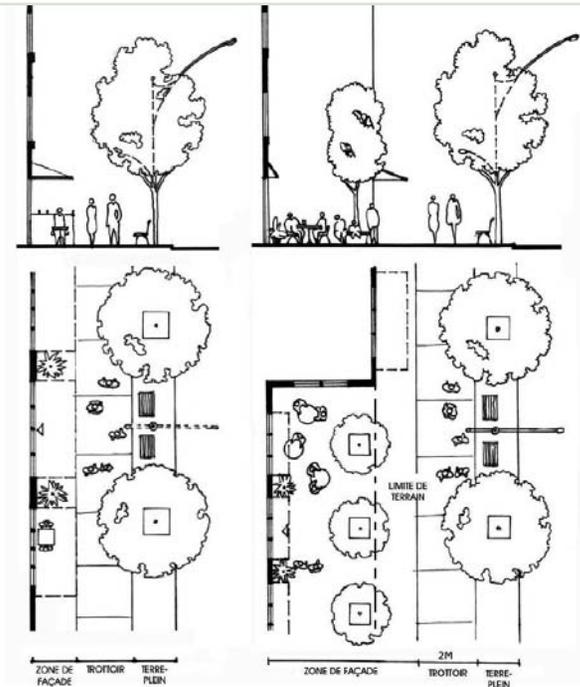


Figure 3 : Coupe et plan de paysage de rue illustrant le terre-plein, le trottoir et l'espace pour les équipements de vente au détail (zone de façade).

- **Directive 4 :** Faire appel à des interruptions périodiques dans la rue ou à des dérogations mineures relatives à la marge de reculement des édifices et à l'alignement afin d'ajouter un intérêt au paysage de rue et de créer de l'espace pour les activités le long du trottoir (figures 3 et 4).



Figure 4 : De légères variations dans l'alignement des édifices confèrent un intérêt supplémentaire à la rue.

- **Directive 5 :** Aménager les éléments de paysage de rue du terre-plein hors du trottoir non obstrué d'une largeur de 2,0 mètres, notamment les arbres, les pavés, les bancs, les boîtes à journaux, les supports de stationnement pour vélos et les parcomètres.

- **Directive 6 :** Créer des espaces extérieurs d'agrément publics et semi-publics attrayants, comme des espaces verts arborés, des parcs de poche, des cours, des cafés extérieurs, des lieux pour s'asseoir ainsi que des bassins-fontaines décoratives (figure 5).



Figure 5 : Les cafés extérieurs constituent un espace d'agrément dans la rue principale et laissent passer davantage de lumière et d'air dans l'angle.

- **Directive 7 :** Regrouper autant que possible les éléments paysagers et les services publics afin d'éviter le désordre. Coordonner l'emplacement des arbres et des réverbères avec les services publics aériens et souterrains.

2

Forme bâtie

Directive 8 : Concevoir des édifices de qualité riches en détails architecturaux, qui respectent le rythme et la forme des édifices existants ou planifiés dans la rue, notamment en alignant des éléments comme les fenêtres, les portes avant, les ligne de corniche et les bordures de toit (figure 6).



Figure 6 : L'aménagement intercalaire respecte le contexte dans lequel il se trouve.

Directive 9 : Prévoir une intimité et un éclairage suffisants à l'arrière des propriétés résidentielles et institutionnelles en s'assurant que les nouveaux aménagements sont compatibles avec les utilisations adjacentes, en maximisant l'éclairage et en limitant les points de vue.

Directive 10 : Concevoir les coupes de rue dans un rapport hauteur d'édifice-largeur de couloir routier de 1:1 à 1:3. Un rapport de 1:1 convient au centre-ville tandis qu'un rapport de 1:2 à 1:3 est idéal dans les autres rues principales traditionnelles (figures 7 et 8).

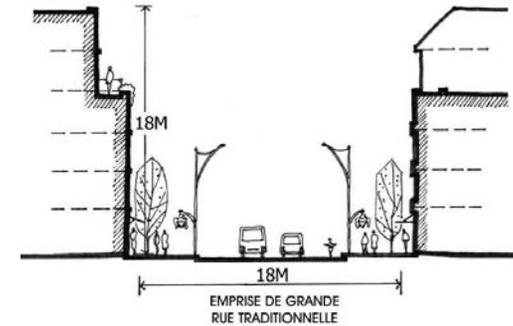


Figure 7 : Un rapport hauteur d'édifice-largeur d'emprise de 1:1 (dans cet exemple, 18 m équivalent à 1) produit un sentiment agréable

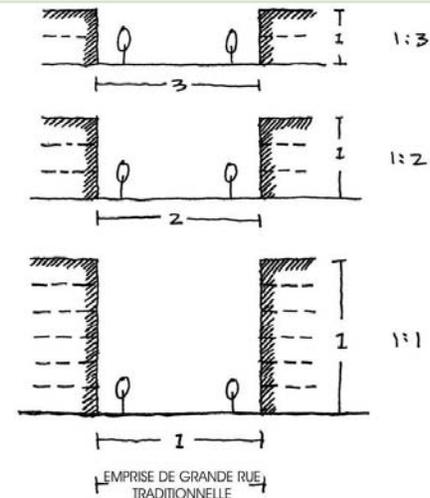


Figure 8 : Les rapports de coupe de rue passent de 1:3 à 1:1 à mesure que la rue se densifie.

2

Forme bâtie

- **Directive 11** : Utiliser des fenêtres et des portes vitrées pour que les murs faisant face à la rue soient très transparents à la hauteur des piétons, et prévoir les utilisations piétonnières actives au rez-de-chaussée (figure 9).



Figure 9 : Une vitrine de magasin très visible en rez-de-chaussée aide à animer le paysage de rue.

- **Directive 12** : Reculer les étages supérieurs des plus grands édifices afin d'aider à obtenir une échelle humaine et davantage de lumière sur les trottoirs (figure 10).



Figure 10 : La marge de reculement au-dessus de trois ou quatre étages préserve une échelle humaine et permet une meilleure entrée de lumière sur le trottoir.

- **Directive 13** : Aménager les unités résidentielles des édifices polyvalents au-dessus du niveau de la circulation des véhicules et prévoir des entrées partagées vers les unités résidentielles, facilement accessibles depuis la rue. (Pour ces unités, envisager la possibilité d'installer des fenêtres triples et d'aménager les chambres à l'écart de la rue principale, pour des questions de bruit et d'aération.)

2

Forme bâtie

- **Directive 14 :** Prévoir les aménagements polyvalents en concentrant les bâtiments hauts et massifs aux carrefours et aux points d'entrée (figure 11).

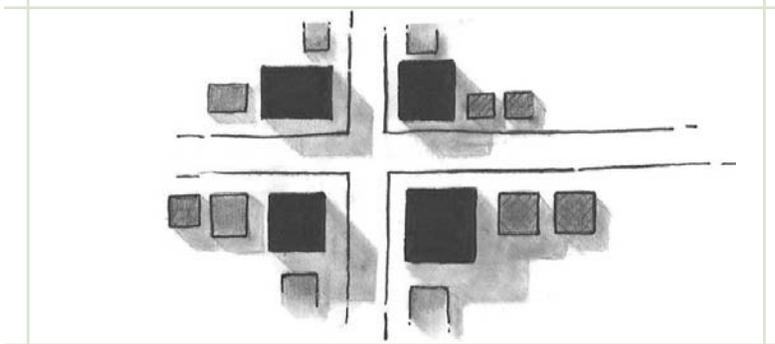


Figure 11 : Les grandes intersections sont de bons emplacements pour les édifices plus élevés.

- **Directive 15 :** Offrir un ensoleillement adéquat des trottoirs en réalisant les constructions dans un plan angulaire de 45 degrés mesuré depuis la bordure du trottoir opposé (figure 12).

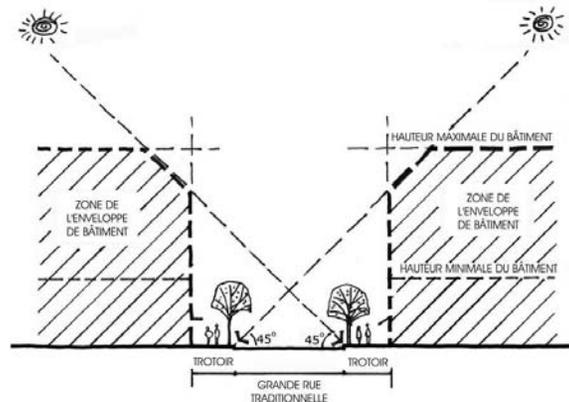


Figure 12 : Les constructions réalisées dans l'angle du soleil aident à assurer un ensoleillement adéquat sur les trottoirs des rues principales.

- **Directive 16 :** Mettre en valeur les édifices situés à l'angle de deux voies publiques, grâce à un traitement particulier comme une entrée en angle. Adopter le même niveau de détails architecturaux des deux côtés de l'édifice (figure 13).



Figure 13 : Les détails architecturaux mettent en valeur le paysage de rue sur les côtés publics des édifices en angle.

- **Directive 17 :** Protéger les piétons des intempéries, grâce à des colonnades, des marquises individuelles, des auvents et des balcons (figure 14).



Figure 14 : Les marquises individuelles offrent une protection contre les intempéries et animent le paysage de rue.

3

Piétons et cyclistes

- **Directive 18** : Aménager des supports pour vélos couverts à des endroits visibles près des entrées d'édifices et des allées piétonnières. Veiller à limiter la gêne occasionnée aux piétons (figure 15).



Figure 15 : Supports pour vélos couverts aménagés près de la porte principale.

- **Directive 19** : Aménager les portes avant en face de la rue principale et de manière à ce qu'elles soient directement accessibles depuis le trottoir public.

- **Directive 20** : Concevoir les allées piétonnières avec des matériaux comme le béton ou des pavés, plus faciles à entretenir pour plus de sécurité.

- **Directive 21** : Créer des allées piétonnières invitantes et bien éclairées afin de relier les parcs de stationnement arrière et le trottoir public ou la rue (figure 16).



Figure 16 : Les allées piétonnières relient la rue principale au parc de stationnement en retrait et offrent un espace de plantation d'arbres.

4

Véhicules et stationnement

- **Directive 22 :** Partager l'accès des véhicules aux parcs de stationnement entre les propriétés adjacentes afin de réduire l'interruption sur le trottoir et dans le paysage de rue (figure 17).

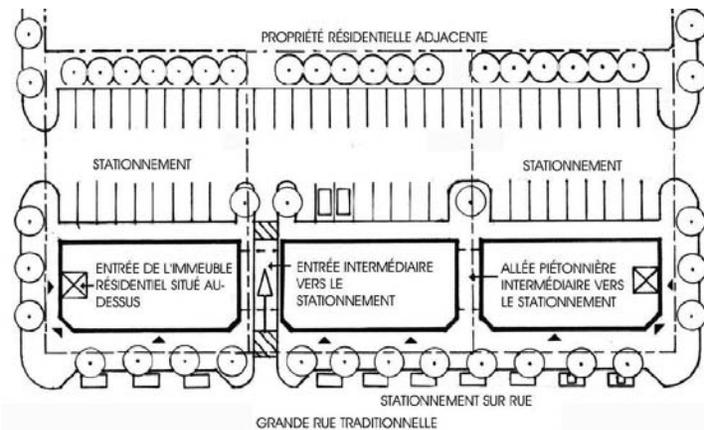


Figure 17 : Les parcs de stationnement arrière permettent d'offrir aux piétons un paysage de rue continu à l'avant et davantage de places de stationnement dans la rue principale.

- **Directive 23 :** Aménager les parcs de stationnement de surface dans les cours arrière, avec un accès en automobile depuis les rues latérales et les allées.
- **Directive 24 :** Préserver autant que possible le système d'allées publiques arrière pour les véhicules. Remettre en état les allées devenues inutilisées.

- **Directive 25 :** Prévoir une zone paysagère large d'au moins 3,0 mètres sur la limite des emplacements ou des parcs de stationnement, des voies d'accès privées ou des voies d'attente, sont adjacents à une voie publique. Utiliser des arbres, des arbustes et des murs bas pour cacher les véhicules tout en permettant une visibilité à hauteur de l'œil dans l'emplacement (figure 18).



Figure 18 : Les murs bas et les plantations cachent le parc de stationnement depuis le trottoir public.

- **Directive 26 :** Lorsque des propriétés sont enclavées au milieu d'un pâté et qu'il n'existe aucune alternative, les entrées privées peuvent être aménagées depuis la rue principale.
- **Directive 27 :** Offrir le nombre minimum de places de stationnement exigibles. Envisager la possibilité de stationnement dans la rue principale.

- **Directive 28** : 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 29** : Protéger et mettre en valeur les arbres patrimoniaux, rares ou adultes situés sur le terrain en limitant les changements de niveau.
- **Directive 30** : Planter des arbres de rue, séparés par une distance de 6,0 à 8,0 mètres, le long des voies publiques et des allées piétonnières intérieures. Planter des arbres dans les zones à surface perméable, en prévoyant une superficie d'environ 10,0 mètres carrés par arbre.
- **Directive 31** : Prévoir une zone paysagère large d'au moins 3,0 mètres, pouvant comprendre un mur ou une clôture pleine en plus de la végétation, sur les limites des emplacements adjacents à des propriétés résidentielles ou institutionnelles.
- **Directive 32** : 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).

6

Signalisation

- **Directive 33 :** Concevoir les édifices de manière à intégrer des espaces définis pouvant accueillir des enseignes respectant l'échelle des édifices, les éléments architecturaux, l'uniformité de la signalisation et les objectifs établis en matière de conception du paysage de rue (figure 19).



Figure 19 : Les enseignes compactes s'intègrent à la forme de l'édifice.

- **Directive 34 :** Concevoir les enseignes lumineuses de manière à les rendre efficaces dans leur fonction et à éviter les débordements de reflets et de lumière vers les utilisations adjacentes.
- **Directive 35 :** Supprimer tout encombrement visuel.
- **Directive 36 :** Placer les enseignes temporaires de manière à ne pas obstruer le passage des piétons.



- **Directive 37** : Partager les aires de service entre différents locataires d'un même édifice ou entre différents édifices.
- **Directive 38** : Aménager tous les équipements de services publics à l'intérieur des bâtiments ou les protéger de la vue depuis les grandes rues traditionnelles et les propriétés privées situées à l'arrière. Il peut s'agir de boîtiers d'installations, de contenants pour ordures et matières recyclables, de quais et de rampes de chargement, de compresseurs pour air conditionné, de compteurs de services publics et de transformateurs.
- **Directive 39** : Compléter au besoin l'éclairage de rue avec des dispositifs d'éclairage fixés aux édifices, afin de mettre en valeur et d'animer les édifices et les espaces.
- **Directive 40** : Concevoir l'éclairage de manière à éviter les reflets et les projections sur les utilisations adjacentes.
- **Directive 41** : Offrir un éclairage convenant au caractère de la rue et à des utilisations en rez-de-chaussée de rue principale, en mettant l'accent sur les aires piétonnières.

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

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

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

Forme bâtie : Bâtiments et structures.

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

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

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

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

Vitrage : Fenêtre de verre clair ou légèrement teinté.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Point de vue : L'espace privé d'agrément d'un logement peut permettre, s'il est mal placé, d'offrir un « point de vue » sur un autre espace privé d'agrément.

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

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

Itinéraire de piéton : Partie non obstruée du trottoir.

Allée piétonnière : Trottoir sur une propriété privée.

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

Limite de terrain : Limite légale d'une propriété.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Source des figures

Figures 2, 4, 5, 6, 9, 13, 15, 16, 18, 19:

Ottawa, Ontario. Ville d'Ottawa

Figure 10: Toronto, Ontario.

Figure 14: Kingston, Ontario.

