

Lignes directrices de l'esthétique urbaine pour les
quartiers et les rues

Rues principales (de plus de 30 m de largeur)

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

1.0 Organisation du site

1.1	Positionnement des bâtiments.....	08
1.2	Piétons et cyclistes.....	11
1.3	Véhicules et stationnementg	12
1.4	Viabilisation et services publics	14

2.0 Forme bâtie

2.1	Hauteur et volumétrie.....	16
2.2	Animation et articulation.....	18

3.0 Domaine piétonnier

3.1	Éléments du paysage urbain	21
3.2	Signalétique et éclairage.....	24
3.3	Paysagement.....	25

Crédit des images

Glossaire : Voir la page des Lignes directrices de l'esthétique urbaine sur Ottawa.ca pour la définition de la terminologie (rechercher « Glossaire des Lignes directrices de l'esthétique urbaine »).

Publié en 2026





INTRODUCTION

Dans cette section, nous décrivons dans leurs grandes lignes :

- les objectifs de ce document sur les lignes directrices;
- les orientations applicables du Plan officiel et du Règlement de zonage;
- les grands enjeux liés à différents contextes;
- les responsabilités relatives à la conception durable;
- les cas dans lesquels il faut appliquer ces lignes directrices et les modalités selon lesquelles elles doivent l'être.

INTRODUCTION

Définitions

Le couloir de rue principale (ou la rue principale) est une désignation de l'aménagement du territoire dans le Plan officiel. Cette désignation s'applique aux bandes de terrain lisérant les rues spécifiées (représentées dans la série de l'annexe B) et dont la fonction planifiée regroupe une densité d'aménagement moyenne ou forte, un plus grand degré de vocations polyvalentes et un niveau supérieur de service de transport en commun sur rue.

Pour les besoins de ces Lignes directrices de l'esthétique urbaine, les couloirs de rue principale appartiennent à deux types : les couloirs de moins de 30 mètres de largeur et les couloirs de plus de 30 mètres de largeur, en fonction des désignations de la rue principale traditionnelle et historique et de l'artère principale selon l'ancien Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

Utilisation et application

On doit appliquer ces lignes directrices dans la préparation et l'examen des propositions d'aménagement dans les couloirs de rue principale de plus de 30 mètres de largeur représentés dans la série de l'annexe B.

Il s'agit de lignes directrices générales. Elles ne sont pas destinées à servir d'aide-mémoire pour évaluer les propositions, et elles ne s'appliquent pas toutes à chaque site. Le contexte de chaque proposition d'aménagement vient éclairer l'application des lignes directrices particulières propres au site et en faire ressortir l'importance.

Dans les cas où des politiques précises sont prévues dans les

textes des politiques propres à certains secteurs, par exemple un plan secondaire ou un plan de conception communautaire (PCC), les politiques propres à ces secteurs sont prépondérantes. Les lignes directrices reproduites dans le présent document peuvent compléter les politiques propres à certains secteurs. Elles constituent également une ressource pour la préparation des PCC.

Objectifs

Les objectifs de ces lignes directrices consistent à faire connaître les moyens :

- de promouvoir les aménagements compatibles qui concourent au caractère reconnu ou planifié des rues;
- de favoriser un environnement piétonnable confortable et de créer des paysages urbains attrayants;
- de réaliser une forme bâtie de grande qualité et d'établir une bordure de rue bien définie dans les couloirs de rue principale de plus de 30 mètres de largeur;
- de favoriser la transition progressive avec des formes d'aménagement plus intensives dans les couloirs de rue principale de plus de 30 mètres de largeur;
- d'aménager différentes vocations, dont des établissements de vente au détail et de services, des commerces, des bureaux, des institutions et des secteurs résidentiels de plus grande densité;
- de valoriser les liaisons entre les sites à aménager d'une part et, d'autre part, les transports en commun, les routes et les allées piétonnières.

Orientation du Plan officiel et du *Règlement de zonage*

Les rues principales ainsi que les carrefours sont appelés à connaître une forte croissance et à permettre d'aménager la majorité des services, des commodités et des pôles d'emploi. Les rues principales sont le centre des quartiers du quart d'heure et favorisent la vitalité économique de la collectivité. Les couloirs de rue principale constituent des infrastructures piétonnables et cyclables sécuritaires et pratiques et sont facilement accessibles grâce aux transports en commun. Le Plan officiel autorise différentes vocations dans les immeubles de la désignation des rues principales. Il se peut que le *Règlement de zonage* oblige à réaliser des aménagements commerciaux ou de services actifs au rez-de-chaussée, dont les aménagements qui favorisent le développement culturel, afin de maintenir, d'étendre ou de créer une séquence continue de devantures actives donnant sur les rues principales.

Il existe des couloirs de rue principale de plus de 30 mètres de largeur dans les transects du secteur urbain intérieur, du secteur urbain extérieur et de la banlieue. Dans ces couloirs, le Plan officiel permet de réaliser des aménagements compatibles et une transformation progressive pour adopter un modèle d'aménagement plus compact, polyvalent et piétonnable dans une forme bâtie de moyenne à grande hauteur. Le Plan prévoit que les aménagements doivent respecter le caractère de la rue et le contexte patrimonial et oblige à mener une intégration sensible avec les quartiers de faible hauteur des environs. Le Plan officiel précise que la transition de la forme bâtie doit se dérouler dans les couloirs.

Il faut respecter l'ensemble des autres politiques du Plan officiel, les règlements d'application en vigueur, le *Règlement municipal sur les voies d'accès privées*, le *Règlement municipal sur les enseignes* et le *Règlements de zonage*. Il faut aussi appliquer les politiques municipales et provinciales se rapportant expressément aux annexes et aux aménagements intercalaires correspondant aux immeubles et aux quartiers patrimoniaux, dont les plans de district de conservation du patrimoine et les directives portant sur ces districts.

Contexte et enjeux

Les aménagements réalisés dans les couloirs de rue principale de plus de 30 mètres de largeur sont généralement de moindre hauteur, sont décalés par rapport à la rue et sont séparés des autres bâtiments par d'importants pans d'asphalte. Ce type d'aménagement donne lieu à d'importantes lacunes dans le tissu urbain et produit généralement des environnements piétonnables désagréables et des paysages urbains incomplets. Les couloirs de rue principale de plus de 30 mètres de largeur sont des lieux de choix qui offrent de vastes perspectives pour : densifier et améliorer les aménagements de manière à créer des environnements piétonnables attrayants; concourir à la vitalité des nouveaux quartiers; et créer des lieux adaptés aux transports en commun. Tout l'art consiste à favoriser l'évolution de ces couloirs de rue principale au fil du temps pour en faire des environnements automobiles et piétonnables mieux équilibrés dans le paysage urbain défini et étayé par les bâtiments et par le paysage.

INTRODUCTION

Esthétique durable

L'un des objectifs du Plan officiel consiste à bâtir une ville qui est soucieuse de l'énergie, et à réduire les émissions polluantes et qui est plus résiliente aux impacts des dérèglements du climat. Tous les projets d'aménagement doivent tenir compte des possibilités de réduire la consommation des ressources pendant la construction et permettre de construire des bâtiments qui économisent l'énergie, réduisent la demande pendant les périodes de pointe et assurent la résilience contre les interruptions de l'alimentation en électricité pendant tout le cycle de leur durée utile. Tous les bâtiments doivent être dotés de systèmes mécaniques et électriques efficaces en plus d'intégrer des infrastructures de production de l'énergie renouvelable. La conception des bâtiments doit permettre de prévenir le pontage thermique et prévoir l'épaisseur des murs et les ratios de fenestration voulus pour assurer une isolation adéquate.

La résilience des bâtiments aux inondations et aux risques climatiques éventuels constitue un objectif du Plan officiel. On encourage les promoteurs à concevoir des infrastructures durables, adaptatives et résilientes aux éventuels dérèglements climatiques dans la gestion des eaux pluviales. Il faut envisager, dans la mesure du possible, des solutions d'aménagement de moindre impact ou inspirées de la nature.

La Ville d'Ottawa encourage les promoteurs des projets d'aménagement à explorer et appliquer les règles de l'art de la durabilité pour l'ensemble du cycle de la durée utile des sites et des bâtiments. La Ville encourage l'application des normes de conception durable, dont le système de cotation des Normes du bâtiment à carbone zéro du Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCA) et la Norme du bâtiment WELL de l'International WELL Building Institute dans les étapes de la planification, de l'étude, de la réalisation et de l'exploitation des projets d'aménagement.

Les travaux d'aménagement réalisés dans les couloirs de rue principale de plus de 30 mètres de largeur obligent à atteindre cet objectif. Les lignes directrices reproduites dans ce document favorisent la conception durable des immeubles en faisant la promotion d'un environnement urbain plus compact, inclusif, favorable aux transports en commun, accueillant pour les piétons et attrayant, en plus de permettre d'aménager des immeubles plus économes d'énergie et plus climatorésilients.



1.0 ORGANISATION DU SITE

Les couloirs de rue principale de plus de 30 mètres de largeur ont essentiellement été aménagés après la Seconde Guerre mondiale selon un modèle tributaire du transport dans les voitures particulières. Ces couloirs assurent les services nécessaires dans les quartiers des environs et parfois dans l'ensemble de la collectivité. Dans certains couloirs, les services de transports en commun sont assurés fréquemment. Le Plan officiel permet de transformer ces rues principales pour en faire des environnements plus denses et piétonnables, qui appuient les activités commerciales ainsi que les activités socioéconomiques et culturelles. Le Plan officiel oblige à réaliser des travaux d'aménagement dans les couloirs de rue principale en fonction du contexte, pour encadrer et animer les rues, les parcs et les espaces verts attenants et pour assurer une liaison de qualité avec ces rues, parcs et espaces. L'organisation du site doit tâcher d'atteindre ces objectifs prépondérants. Les lignes directrices exposées dans cette section mettent en lumière les grandes considérations suivantes :

- le positionnement des bâtiments;
- les piétons et les cyclistes;
- les véhicules et le stationnement;
- la viabilisation et les services publics.

1 ORGANISATION DU SITE

Positionnement des bâtiments

1.1 Positionnement des bâtiments

1. Implanter les nouveaux bâtiments pour qu'ils donnent sur le bord de la voie publique. (Diagramme 1)
2. Décaler les nouveaux bâtiments selon une marge pouvant atteindre 3,0 mètres à partir de la limite avant de la propriété et 3,0 mètres à partir de la limite latérale de la propriété pour les sites d'angle, afin de définir le bord de la rue et de prévoir de l'espace pour les activités des piétons et pour le paysagement (figure 1).
3. Étudier les nouveaux aménagements pour les adapter au caractère physique général des quartiers attenants. Protéger les éléments positifs du tissu existant, dont la position des murs urbains, les éléments du patrimoine, les arbres existants, les parcours piétonnables, les infrastructures publiques et les commodités destinées aux piétons. (Figure 2)
4. S'assurer que les bâtiments occupent la majorité de la façade du lot. Si le site est aménagé sur un angle, implanter le bâtiment sur la ligne du lot, en plaçant l'entrée dans l'angle. (Figure 3)

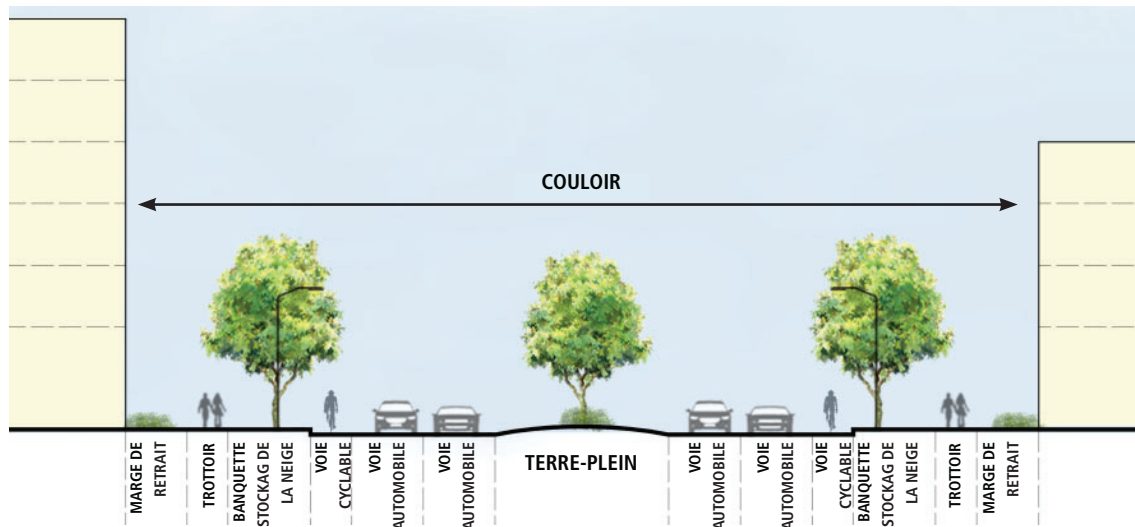


Diagramme 1 : Artère principale type, bordée d'immeubles proches de la rue



Figure 1 : Les marges de retrait plus larges permettent d'élargir les trottoirs.



Figure 2 : Les nouveaux aménagements adaptés au quartier concourent à la vitalité du paysage urbain.



Figure 3 : L'intersection est ancrée dans les entrées du site d'angle.

1 ORGANISATION DU SITE

Positionnement des bâtiments

- 5 Créer des aménagements polyvalents densifiés, en reprenant les commodités publiques comme les arrêts d'autobus et les abribus, dans les nœuds et les points d'accès, en concentrant la hauteur et la masse à ces endroits. (Diagramme 2)

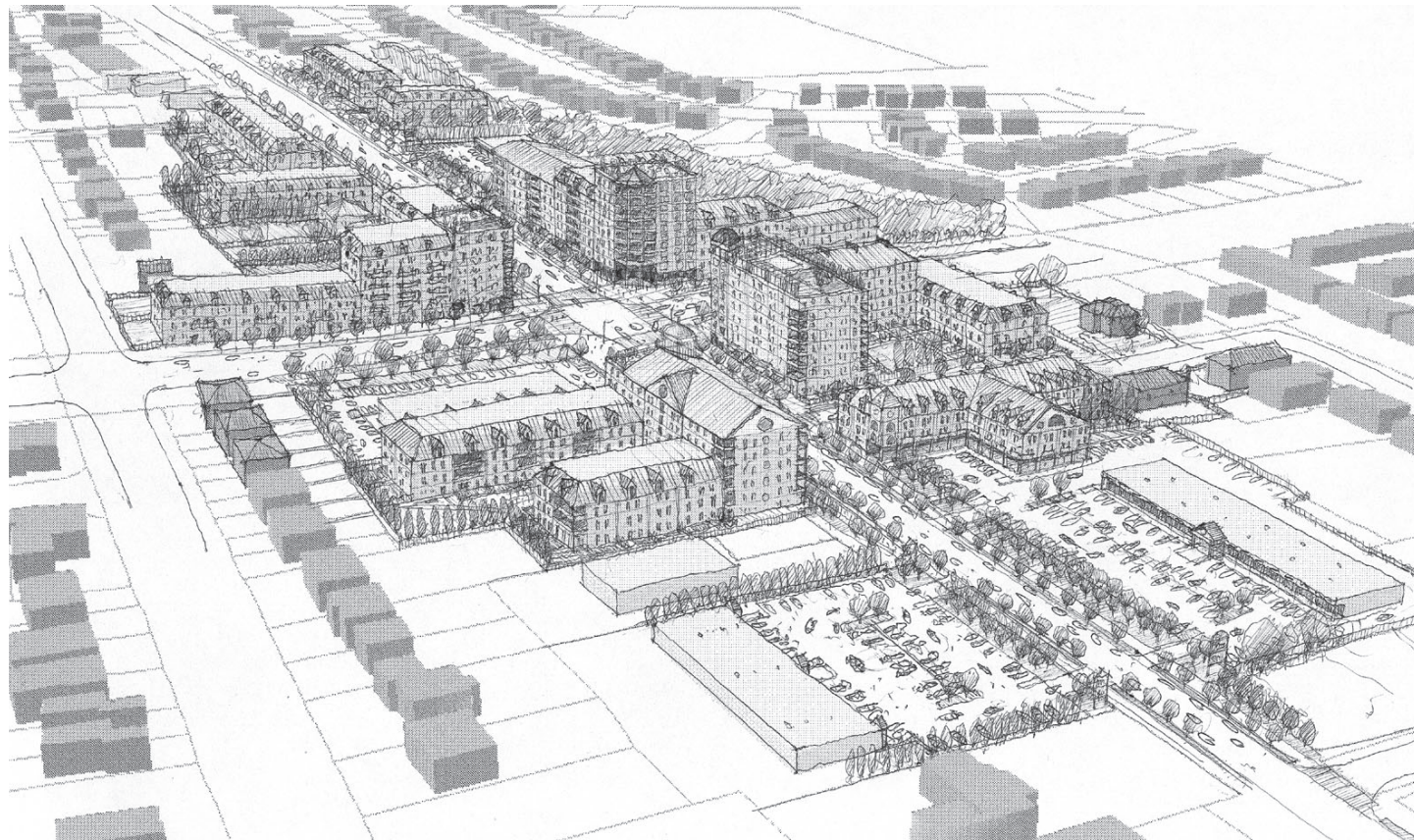


Diagramme 2 : Les points d'accès de ce quartier sont des sites de choix pour la densification.

1.4 Piétons et cyclistes

- 1 Assurer la liaison des allées piétonnières entre les biens-fonds attenants afin de favoriser la circulation entre les sites. (Figure 4).
- 2 Prévoir pour les piétons des moyens d'accès directs, sécuritaires, continus et clairement définis entre les trottoirs publics et les entrées des bâtiments.



Figure 4 : Les allées piétonnières améliorent la circulation des piétons entre les sites.

- 3 Prévoir des allées de béton sans obstructions de 2,0 mètres de largeur le long des façades donnant sur les zones de stationnement et entre l'entrée principale et le trottoir public. Prévoir une largeur supplémentaire dans les cas où les portes s'ouvrent sur l'extérieur et lorsque les pare-chocs des voitures pourraient gêner la circulation sur les allées piétonnières. Aménager toutes les autres allées piétonnières du site pour qu'elles fassent au moins 1,5 mètre de largeur. (Figure 5).



Figure 5 : Cette allée piétonnière en béton assure la liaison des entrées des différents établissements commerciaux et du trottoir public.

1 ORGANISATION DU SITE

Véhicules et stationnement

1.4 Véhicules et stationnement

- 1 Partager les moyens d'accès automobile à destination des zones de stationnement entre les immeubles voisins afin de réduire l'importance des interruptions sur le trottoir et dans le paysage urbain. (Diagramme 3).
- 2 S'inspirer, dans les nouveaux travaux d'aménagement, d'un modèle de circulation interne permettant des déplacements logiques sur l'ensemble du site pour promouvoir, et non empêcher, la densification au fil du temps. Étudier le modèle de circulation interne en prévoyant des liaisons directes avec les rues des environs. (Diagramme 4)

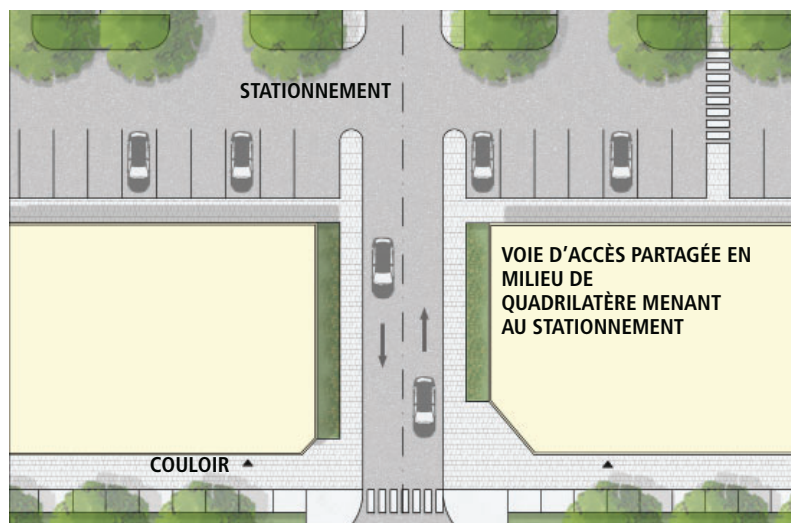
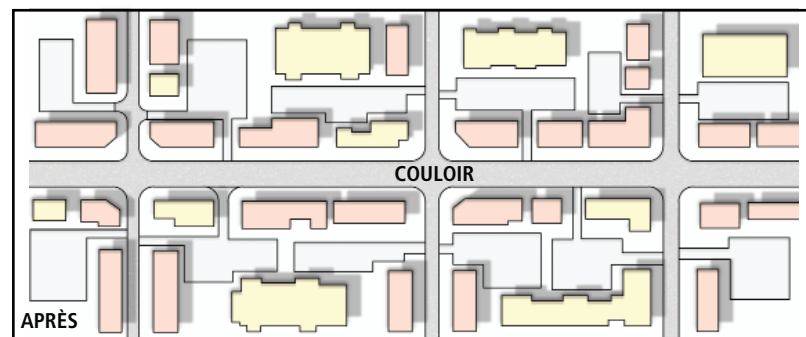
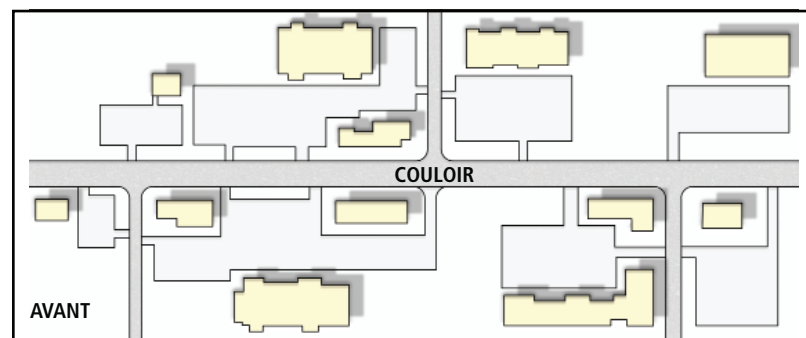


Diagramme 3 : Les entrées de cour ou voies d'accès partagées réduisent le nombre de bateaux de trottoir et, partant, le risque de conflit entre les piétons et les automobilistes.

- 3 Assurer la liaison entre les voies d'accès et les terrains de stationnement des biens-fonds attenants afin de favoriser la circulation des véhicules entre les sites.
- 4 Implanter les places de stationnement en surface sur le côté ou à l'arrière des bâtiments. Prévoir uniquement le nombre minimum de places de stationnement obligatoires d'après le *Règlement de zonage*.



■ BÂTIMENT EXISTANT
■ BÂTIMENT PROJETÉ

Diagramme 4 : Les nouvelles rues sont les prolongements logiques des rues principales et favorisent la densification.

- 5 Implanter les ouvrages de stationnement pour servir différents biens-fonds à l'intérieur du quadrilatère à mesure que le site se densifie. Ne pas aménager les ouvrages de stationnement pour qu'ils donnent sur les couloirs, sauf si les établissements commerciaux lisèrent la bordure du bâtiment et donnent sur la rue.
- 6 Orienter les places de stationnement des voitures pour minorer le nombre de couloirs de circulation que doivent traverser les piétons. (Diagramme 5)
- 7 Recourir au paysagement continu pour renforcer les allées piétonnières dans les zones de stationnement. (Figure 6)
- 8 Prévoir des places pour la recharge des véhicules électriques et des places réservées aux services d'autopartage.

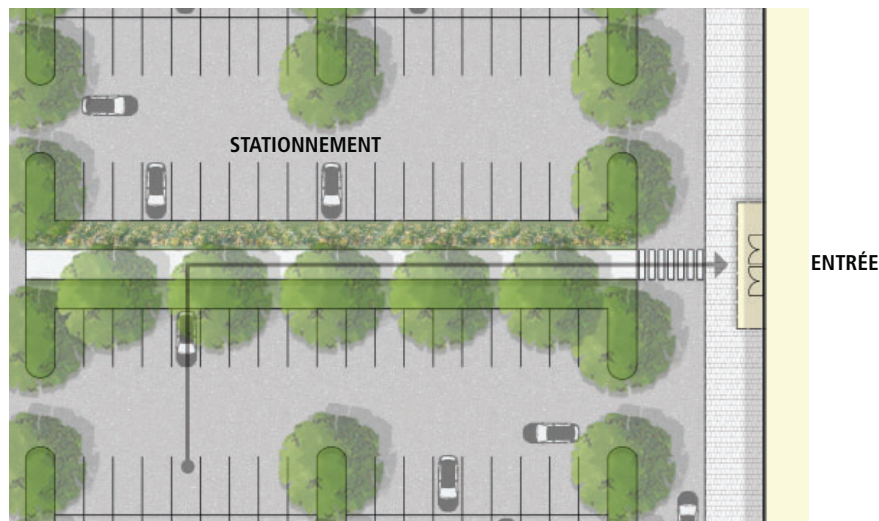


Diagramme 5 : Les allées de stationnement orientées vers les entrées des bâtiments minorent le nombre de points de conflits.



Figure 6 : Le paysagement permet d'assurer la sécurité des voies piétonnières sur l'ensemble du site.

1.4 Viabilisation et services publics

- 1 Aménager les aires de viabilisation et de services publics pour les répartir parmi les différents utilisateurs dans le même immeuble ou entre différents immeubles, afin de maximiser les économies d'espace.
- 2 Aménager tous les biens d'équipement des services publics dans les bâtiments ou les masquer depuis le couloir et les biens-fonds privés à l'arrière. Il s'agit entre autres des caissons de canalisations de services publics, des aires d'entreposage des bacs à déchets et à matières recyclables, des débarcadères et des rampes, ainsi que des compresseurs de climatisation. (Figures 7 et 8)



Figure 7 : Les bacs à déchets de cet immeuble polyvalent sont installés dans un espace partagé, à l'écart de rues principales, et sont masqués de la vue.



Figure 8 : Dans ce projet d'aménagement, les zones de débarquement, les rampes et les bacs à déchets et à matières recyclables sont installés à l'arrière du site.



2.0 FORME BÂTIE

La section 6.2 du Plan officiel oblige à implanter les immeubles donnant sur les couloirs de rue principale pour atteindre les hauteurs et les densités maximums autorisées non loin de ces couloirs et pour prévoir des marges de reculement et une transition de la forme bâtie appropriées pour les bâtiments. Le Plan officiel précise aussi que les immeubles donnant sur les rues principales doivent encadrer les rues, être dotés d'une devanture active au niveau du sol, être aménagés à une échelle se rapportant au contexte, éviter l'effet de canyon dans les rues et minorer les répercussions microclimatiques sur le domaine public et sur les aires de commodités privées. Les lignes directrices suivantes sont destinées à mettre en œuvre ces politiques et sont structurées selon les thèmes suivants :

- la hauteur et la volumétrie;
- l'animation et l'articulation

2 FORME BÂTIE

Hauteur et volumétrie

2.1 Hauteur et volumétrie

- 1 Concevoir les tronçons de rue d'après un ratio de la hauteur des bâtiments par rapport à la largeur du couloir de rue compris entre $1/6$ (faible), $1/3$ (moyen) et $1/2$ (élevé). (Diagramme 6 et figure 9)
- 2 Étudier la forme bâtie par rapport aux biens-fonds attenants afin de créer des paysages urbains cohérents.
- 3 Créer une transition dans l'échelle et la densité de la forme bâtie du site lorsque les aménagements sont implantés non loin de quartiers de moindre densité, afin de maîtriser les impacts potentiels. (Diagramme 7 et figure 10)

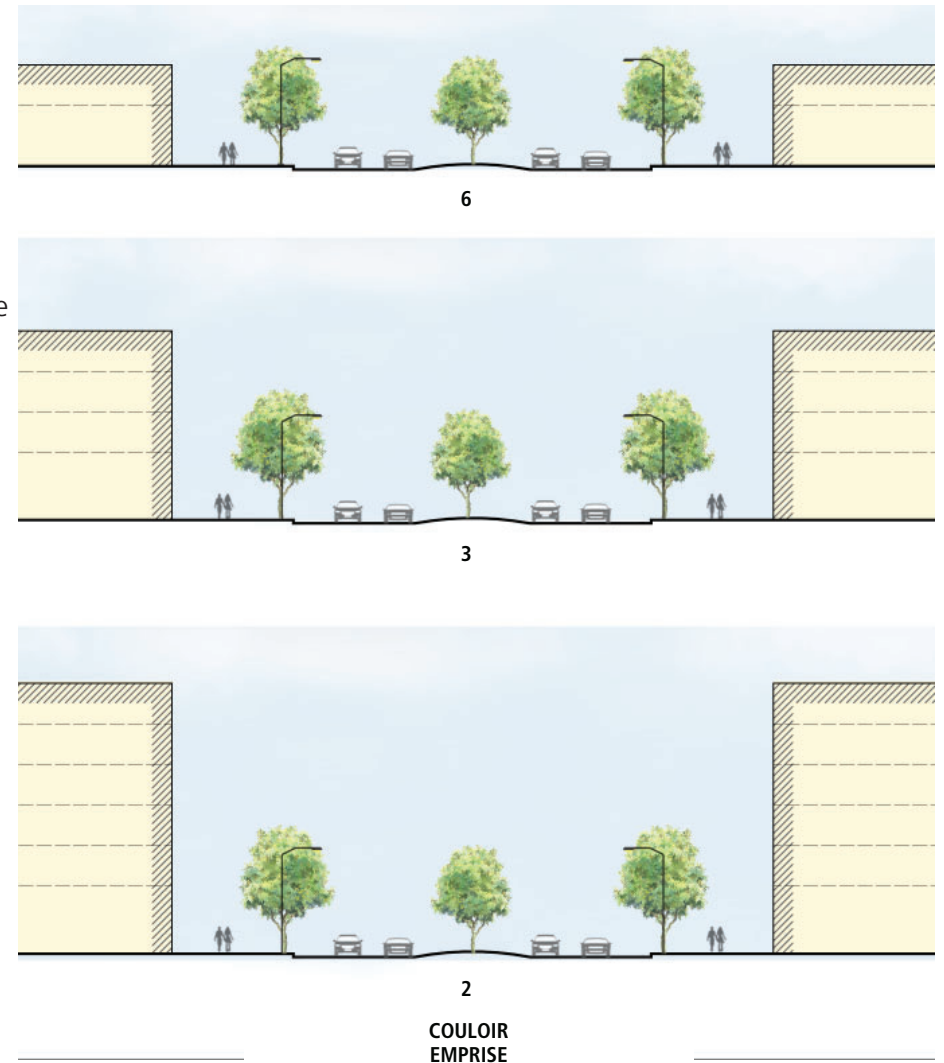


Diagramme 6 : Les tronçons de rue illustrent les ratios de la largeur des emprises par rapport à la hauteur des bâtiments lorsque les rues se densifient.



Figure 9 : Le podium de cet immeuble permet de créer un mur urbain continu selon un ratio approprié pour le tronçon de la rue.



Figure 10 : La stratégie de transition de ce projet d'aménagement prévoit une réduction progressive des hauteurs, ainsi que de la volumétrie et des articulations de la façade.



Diagramme 7 : Une transition dans l'échelle des bâtiments permet de mieux intégrer les nouveaux projets d'aménagement avec le quartier d'habitation attenant.

2.2 Animation et articulation

- 1 Concevoir des bâtiments richement ouvragés, qui créent un intérêt visuel, un sentiment d'identité et une échelle humaine le long de la voie publique. (Figure 11).
- 2 Orienter la façade avant pour qu'elle donne sur la voie publique et positionner les portes avant pour qu'elles soient visibles et directement accessibles depuis la voie publique.
- 3 Installer des fenêtres et des portes vitrées pour veiller à ce que la façade des murs donnant sur la rue au niveau des piétons soit très transparente. Localiser les aménagements actifs le long de la rue au niveau du sol, par exemple les restaurants, les boutiques en magasin spécialisées, les concessions alimentaires, les zones d'assise, les bureaux et les halls d'entrée. (Figure 12).



Figure 11 : Les détails de l'architecture rehaussent la voie publique.



Figure 12 : Les généreuses fenêtres et les étalages appelés à changer animent le domaine public.

- 4 Prévoir de protéger contre les intempéries les entrées des bâtiments non loin des points d'arrêt des transports en commun et dans les lieux dans lesquels sont aménagées des aires d'agrément pour les piétons.
- 5 Concevoir les bâtiments pour intégrer des espaces définis adaptés aux panneaux indicateurs qui respectent les objectifs établis de l'échelle des bâtiments, des fonctions architecturales, de l'uniformité de la signalétique et de la conception des paysages urbains. (Figure 13)
- 6 Concevoir des portes secondaires (dont des sorties de secours ou des portes de service) pour les harmoniser avec la façade des bâtiments.
- 7 Prévoir les fonctions architecturales ou paysagères à l'angle des sites d'angle pour mettre en valeur les voies publiques et pour rehausser le paysage urbain.
- 8 Paysager le secteur devant le mur du bâtiment et faire appel à des ouvrages en saillie, à des retraits, à des arcades, à des auvents, à des coloris et à des textures pour réduire la dimension visuelle des surfaces non vitrées. (Figure 14)



Figure 13 : Les enseignes commerciales cadrent avec la conception et l'échelle du bâtiment.



Figure 14 : Les ouvrages en saillie sur les murs et les changements de coloris et de matériaux réduisent la perception de la taille du bâtiment..



3.0 DOMAINE PIÉTONNIER

Le Plan officiel prévoit la création d'espaces publics et privés de qualité qui sont sécuritaires, accessibles et faciles d'accès lorsqu'il s'agit d'y entrer et de se déplacer. Malgré leur caractère de banlieue, la plupart de ces couloirs de rue principale de 30 mètres de largeur ou plus sont souvent des destinations majeures dans les collectivités et se veulent des lieux à visage humain qui favorisent les activités des piétons. Certains de ces couloirs sont aussi les secteurs prioritaires de conception de la Ville et obligent à respecter des normes plus rigoureuses dans la conception, la construction et l'entretien. Les lignes directrices de cette section mettent en lumière :

- les éléments du paysage urbain;
- la signalétique et l'éclairage;
- le paysagement.

3.1 Éléments du paysage urbain

- 1 Le domaine public doit évoluer pour respecter continuellement les normes de la LAPHO et concourir au verdissement et à l'embellissement de la Ville d'Ottawa.
- 2 Prévoir ou réaménager un trottoir de béton sans obstructions de 2,0 mètres de largeur. Prévoir une largeur supplémentaire dans les cas où les portes basculent vers l'extérieur et lorsque les pare chocs des voitures peuvent gêner les déplacements dans l'allée piétonnière. Positionner le trottoir en fonction des plans de conception approuvés pour le paysage urbain du secteur. (Diagramme 8 et figure 15)



Figure 15 Un trottoir de béton de 2,0 mètres de largeur est aménagé dans l'emprise. D'autres allées piétonnières sont aménagées pour assurer la liaison avec le trottoir et avec les entrées des aménagements de plain-pied.

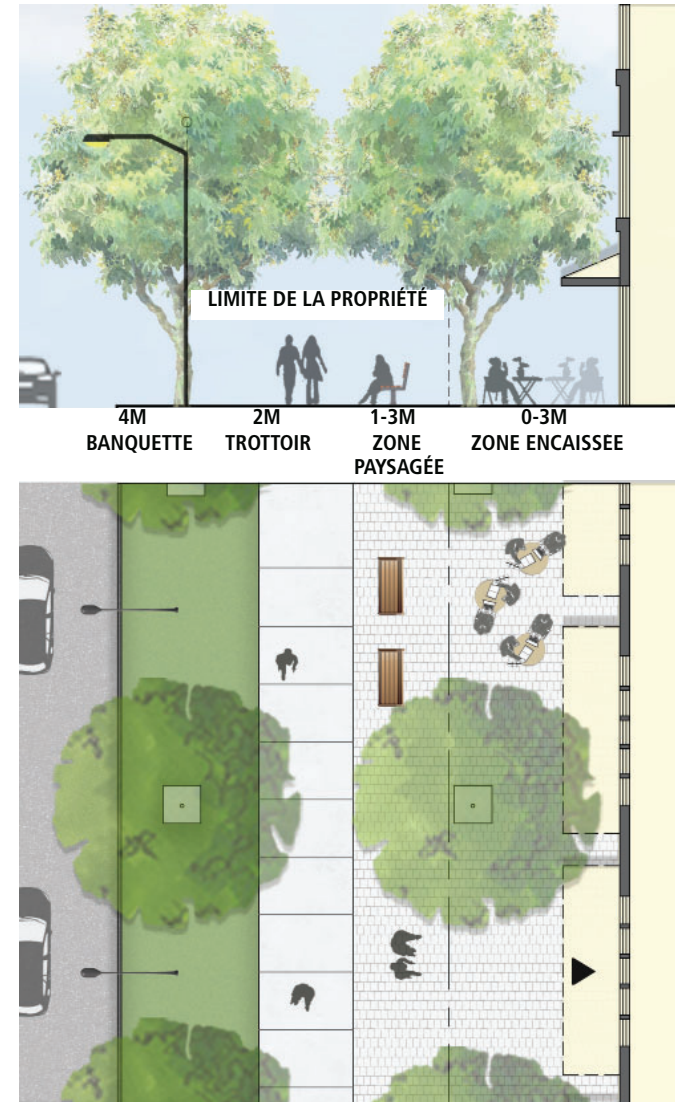


Diagramme 8 : Vue en coupe et plan du paysage urbain représentant la banquette, le trottoir et la zone des commerces de détail (zone de la façade).

3 DOMAINE PIÉTONNABLE

Éléments du paysage urbain

- 3 Prévoir des zones paysagées et piétonnables dont la largeur est uniforme sur la partie avant du site. (Diagramme 9)
- 4 Prévoir un trottoir de 2,0 mètres de largeur sans obstructions dans l'emprise publique, en travers des voies d'accès privées. S'assurer qu'il y a peu de variation dans l'élévation ou qu'il n'y en a pas du tout. (Figure 16)
- 5 Prévoir des éléments du paysage urbain comme des arbres, des pavés décoratifs, des bancs publics et des places de stationnement pour les vélos entre l'immeuble et le bord de la rue. Ces éléments doivent correspondre aux plans de conception approuvés pour le paysage urbain de la zone, ou concorder avec le contexte existant et le prolonger, dans les cas où il n'y a pas de plan de conception du paysage urbain.

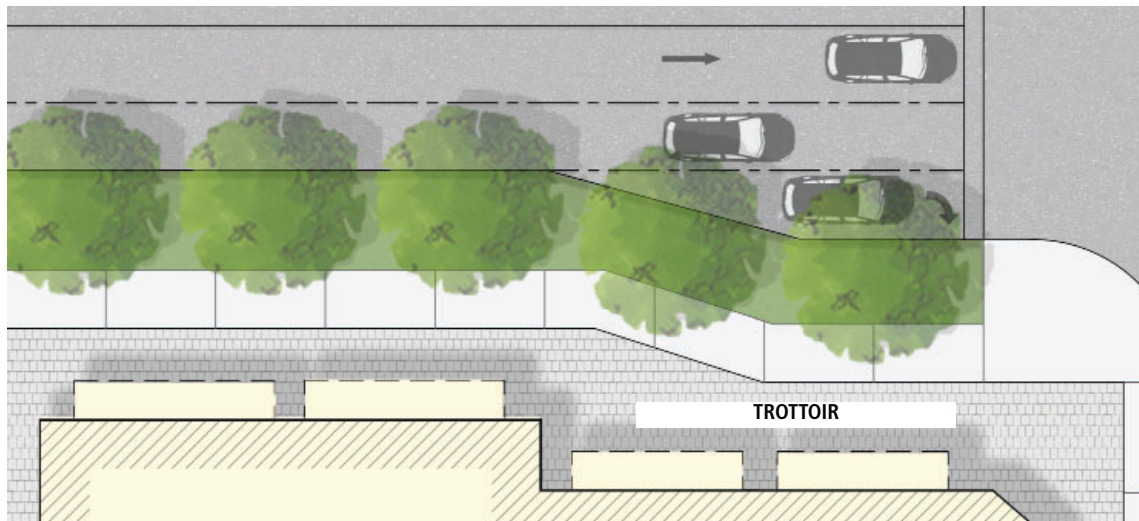


Diagramme 9 : Les voies de virage n'ont pas pour effet de diminuer l'uniformité du trottoir et des zones paysagées.



Figure 16 : Passage piétonnier rehaussé.

- 6 Prévoir des bâtiments, un paysagement et d'autres éléments du paysage urbain afin de créer des paysages urbains continus. (Figure 17)
- 7 Prévoir le mobilier des sites, dont les bancs publics, les supports et abris à vélos dans les entrées des immeubles et dans les aires d'agrément. S'assurer que ces lieux ne nuisent pas aux déplacements des piétons. (Figure 18)
- 8 Éliminer l'encombrement visuel.



Figure 17 : Une double rangée d'arbres rehausse le paysage urbain de ce couloir.



Figure 18 : Commodités jouxtant l'entrée

3 DOMAINE PIÉTONNABLE

Signalétique et éclairage

3.2 Signalétique et éclairage

- 1 Concevoir l'éclairage des enseignes et les lampadaires pour les orienter sur les ouvrages à éclairer et pour éviter l'éblouissement et le débordement lumineux sur les aménagements fonciers attenants ou environnants.
- 2 Positionner et concevoir les enseignes montées sur le sol et sur les murs pour faire l'appoint du caractère et de l'échelle du secteur et pour promouvoir un environnement piétonnable actif.
- 3 Permettre aux commerces de détail de s'identifier dans les cas où il y a différents bâtiments et différentes vocations sur un site, en évitant toutefois de permettre que l'image, les coloris et les enseignes des différents commerces dominant le site et les espaces publics.
- 4 Limiter les enseignes temporaires et portables. Interdire les panneaux d'affichage, les enseignes pivotantes et les enseignes installées sur les toits dans le domaine privé.
- 5 Concevoir l'éclairage pour éviter l'éblouissement ou le débordement lumineux dans les aménagements des environs.
- 6 Prévoir un éclairage adapté au caractère de la rue et à la vocation du rez-de-chaussée donnant sur la rue principale, en priorisant les zones piétonnables. (Figures 19 et 20)



Figure 19 : Éclairage destiné aux piétons et ciblant le domaine piétonnable



Figure 20 : L'éclairage complémentaire destiné aux piétons à une hauteur moyenne cible le domaine piétonnable.

3.3 Paysagement

- 1 Planter des arbres dans les banquettes de 4,0 mètres de largeur. Si la largeur de la banquette est inférieure à 4,0 mètres, planter les arbres dans la zone paysagée pour veiller à ce qu'ils puissent croître sainement.
- 2 Choisir les arbres, les arbustes et les autres végétaux en tenant compte de leur tolérance aux conditions urbaines, dont la chaleur extrême et les sels de voirie. Donner la préférence aux espèces indigènes de la région si elles sont de qualité égale.
- 3 Protéger et mettre en valeur les arbres patrimoniaux, rares et adultes du site en minorant les changements de niveau et en préservant les surfaces perméables
- 4 Prévoir un aménagement paysager d'au moins 3,0 mètres de largeur sur la lisière des sites dans lesquels les zones de stationnement, les voies carrossables ou les voies d'attente jouxtent la voie publique. Prévoir des arbres, des arbustes et des murets pour masquer les véhicules de la vue, tout en assurant la visibilité du site au niveau des yeux. (Figures 21 et 22) .



Figure 21 : Le paysagement et la clôture décorative masquent les voitures stationnées tout en préservant la visibilité du secteur



Figure 22 : Un muret masque la zone de stationnement, atténue la différence de niveau et définit les conditions de la lisière de ce projet d'aménagement.

3 DOMAINE PIÉTONNABLE

Paysagement

- 5 Planter des arbres urbains selon des intervalles de 7,0 et de 10 mètres le long de la voie publique et des allées piétonnières internes. Planter les arbres à au moins 2,5 mètres de la bordure de la rue publique et à au moins 1,5 mètre du trottoir public. Planter les arbres dans les surfaces perméables dans un périmètre d'au moins 10,0 mètres carrés de sol par arbre.
- 6 Coordonner la localisation des arbres et des lampadaires avec les câbles et les canalisations de services publics en hauteur et en sous-sol. (Figure 23)
- 7 Paysager les zones comprises entre les bâtiments et les trottoirs grâce à des plantations cache-fondations, à des arbres, à du mobilier urbain et à des allées piétonnières menant au trottoir public. (Figure 24)

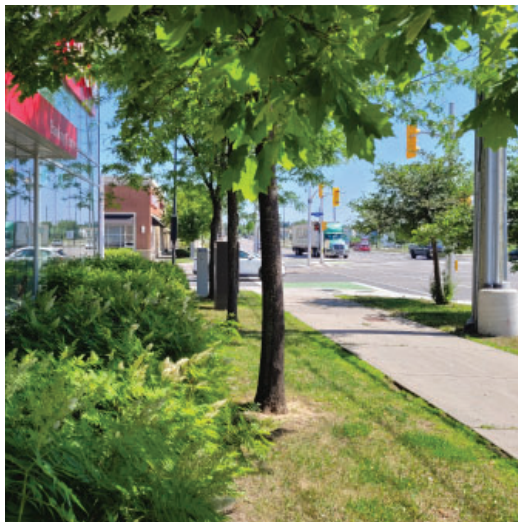


Figure 23 : Les arbres sont plantés dans la zone encaissée afin d'éviter les conflits avec les câbles et les canalisations des services publics.



Figure 24 : Le paysagement qui prévoit des bancs publics entre l'immeuble et le trottoir public, à l'écart des parcours de déplacements des piétons, rehausse le paysage urbain.

- 8 Prévoir une zone paysagée d'au moins 3,0 mètres de largeur, qui peut comprendre un mur plein ou une clôture, en plus des végétaux, sur la lisière des sites jouxtant les propriétés résidentielles ou institutionnelles. (Figure 25)
- 9 Planter des arbres, des arbustes et un couvert végétal sur toutes les parties non bâties du site sur lesquelles il n'est pas nécessaire d'aménager le nombre minimum de places de stationnement obligatoires. Il s'agit entre autres de toutes les zones réservées pour les phases ultérieures des projets d'aménagement.
- 10 Prévoir une zone paysagée d'au moins 2,5 mètres de
- 11 largeur le long des cours latérales et arrière du site pour assurer le masquage et rehausser les bienfaits environnementaux. (Diagramme 10)
- 11 Faire appel à des technologies vertes comme les toits verts, l'irrigation au goutte-à-goutte et à d'autres approches précisées dans les normes de la conception durable, par exemple les normes LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).



Faire appel à des technologies vertes comme les toits verts, l'irrigation au goutte-à-goutte et à d'autres approches précisées dans les normes de la conception durable, par exemple les normes LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).

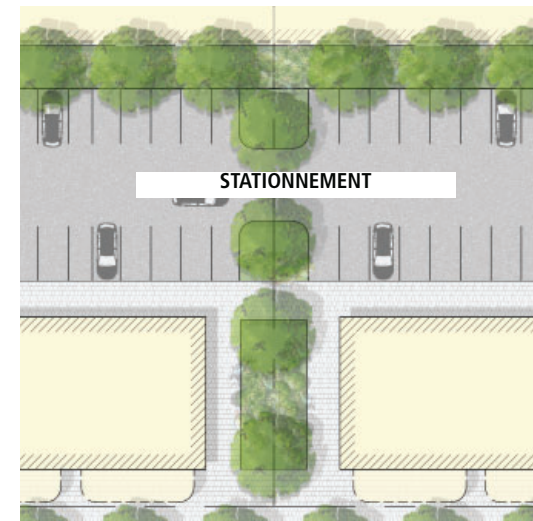


Diagramme 10 : Le paysage obligatoire des cours latérales et arrière prévoit des commodités et des espaces de verdure sur le site.



CRÉDITS DES IMAGES

CRÉDITS DES IMAGES

Photo de la première de couverture, figures 7 et 13 : Angel Torrella Reyes. Reproduction : gracieuseté d'Angel Torrella Reyes.

Figure 6 : Membre du personnel inconnu de la Ville.

Photo de la page 13 : JVL Photography. Reproduction : gracieuseté de JVL Photography.

Figure 11 : Krista Jahnke Photography. Reproduction : gracieuseté de Krista Jahnke Photography.

Photos de la table des matières, photos de la page 1, 5, 18 et 26; Figures 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 et 23 : Randolph Wang. Reproduction : gracieuseté de Randolph Wang.

Diagrammes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 : Création de Sahara Shrestha et rendu de Karanpreet Kaur.