

Les Lignes directrices de l'esthétique urbaine pour les **Aménagements axés sur les transports en commun**



TABLE DES MATIÈRES

Introduction

1.0 IMPLANTATION DANS LA COLLECTIVITÉ

1.1	Aménagement du territoire	07
1.2	Piétons et cyclistes	12
1.3	Véhicules et stationnement	15
1.4	Services publics et autres services	18

2.0 Forme bâtie

2.1	Hauteur et échelle	21
2.2	Orientation des bâtiments	22
2.3	Architecture	24

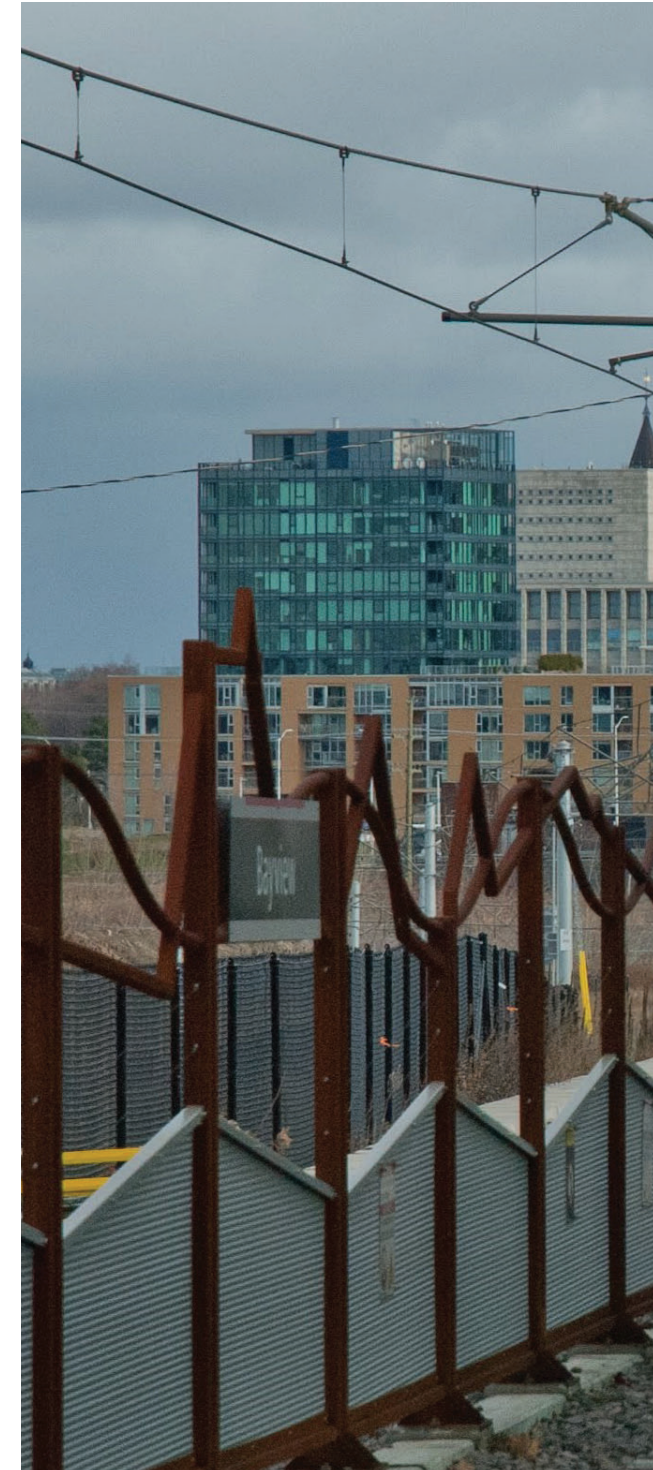
3.0 Domaine piétonnable

3.1	Environnement piétonnable	26
3.2	Paysage urbain	27
3.3	Connectivité piétonnable	30

Crédits 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 l'esthétique durable.

INTRODUCTION

Définition

Les aménagements axés sur les transports en commun (AATC) réunissent différents aménagements fonciers de densité modérée ou élevée, consacrés aux transports en commun et implantés non loin à pied des stations de transports en commun rapides.

Utilisation et application

Ces lignes directrices doivent être appliquées dans la préparation et l'examen des propositions d'aménagement prévoyant des projets axés sur les transports en commun afin d'atteindre les objectifs du Plan officiel.

Il s'agit de lignes directrices générales. Il ne s'agit pas d'une trousse d'outils, et elles ne sont pas destinées à servir d'aide-mémoire dans l'évaluation des propositions; de plus, ces lignes directrices ne s'appliquent pas toutes à chacun des sites.

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), Le Plan de district de conservation, 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

Ces lignes directrices ont pour objectifs d'encadrer l'évaluation, la promotion et la réalisation des aménagements axés sur les transports en commun et appropriés sur le territoire de la Ville d'Ottawa. On fera appel à ces lignes directrices pour :

- assurer l'orientation des processus de conception et d'examen des plans de lotissement, des demandes de réglementation du plan d'implantation, du rezonage et des modifications du Plan officiel;
- aider à préparer les nouveaux plans de conception communautaire ou les nouveaux plans secondaires pour les collectivités non aménagées ou en réaménagement;
- assurer l'appoint des considérations relatives à la conception dans les plans de conception communautaire approuvés ou dans les plans secondaires existants;
- faire état d'une approche mieux intégrée qui harmonise les transports en commun avec l'urbanisme et qui sera particulièrement importante lorsque la Ville étendra son réseau de transports en commun rapides en priorisant l'augmentation de l'achalandage des transports en commun lorsqu'on a des occasions de réaliser les aménagements axés sur les transports en commun.

Orientation du Plan officiel et du *Règlement de zonage*

Le deuxième grand changement des politiques du Plan officiel précise qu'en 2046, la plupart des déplacements sur le territoire de la Ville se dérouleront grâce au transport durable. Pour réaliser ce grand changement, on fait massivement appel aux investissements générationnels de la Ville dans les transports en commun, surtout le Train léger sur rail et le Transport en commun rapide par autobus. Le Plan officiel vise à créer une ville compacte et connectée et encourage les aménagements de plus grande densité et les grands pôles d'emploi dans les secteurs proches des transports en commun.

Le Plan officiel fait la promotion des quartiers du quart d'heure vigoureux, aménagés dans un rayon de 900 m ou à moins de 1 200 m du réseau piétonnable, ainsi qu'une croissance directe importante dans les carrefours et les couloirs. Le Plan fait état des orientations adoptées pour les zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) afin d'accroître la densité éventuelle des aménagements dans les environs des transports en commun. Les AATC sont conçus pour prioriser l'utilisation des transports en commun, le transport actif et la forme urbaine compacte. Dans le transect du cœur du centre-ville, le transect du secteur urbain intérieur, le transect du secteur urbain extérieur et le transect de banlieue, dans lesquels sont réunies les zones de croissance désignées ainsi que les stations et les arrêts de transports en commun rapides, on a des occasions de créer des aménagements axés sur les transports en commun.

Le Plan oblige à prévoir des parcours et des installations piétonnables sécuritaires et pratiques non loin à pied des transports en commun :

- a. rayon de 600 m ou distance à pied de 800 m, selon la valeur la plus élevée, par rapport aux stations de transports en commun rapides existantes ou planifiées;
- b. rayon de 300 m ou distance à pied de 400 m, selon la valeur la plus élevée des deux, par rapport aux arrêts de transport en commun sur rue fréquemment servis et aux arrêts de transport en commun sur rue existants ou planifiés dans un réseau prioritaire de transport en commun. Dans les secteurs dans lesquels les aménagements sont voisins des secteurs de faible hauteur, des actifs patrimoniaux et des aménagements sensibles existants, il est important, pour en assurer le succès, d'intégrer attentivement ces aménagements dans la conception.

Les annexes B et c du Plan officiel (et l'annexe 1 du présent document) font état du réseau des transects et du réseau des transports en commun et définissent l'orientation à adopter dans l'implantation et la structure-cadre des politiques pour les aménagements axés sur les transports en commun dans le territoire de la Ville d'Ottawa.

Contexte et enjeux

Il est plus probable que les gens prennent les transports en commun s'ils peuvent facilement se déplacer à pied entre de nombreuses destinations au début et à la fin de leur trajet. Pour ce faire, on peut prévoir de plus grandes densités, des aménagements polyvalents et une conception adaptée aux piétons non loin à pied des transports en commun de grande qualité, ce qui apporte de nombreux avantages dans la création

INTRODUCTION

de collectivités plus saines et plus habitables, dans lesquelles les gens peuvent vivre, travailler et faire leurs emplettes, dans l'amélioration de l'abordabilité en réduisant la dépendance vis-à-vis des voitures particulières, dans l'augmentation de l'efficacité des infrastructures publiques comme les réseaux d'aqueduc et d'égouts, les routes, les loisirs, les services de lutte contre les incendies et de surveillance policière, ainsi que dans l'augmentation des perspectives de vitalisation de l'économie grâce à l'accroissement de la diversité et de l'envergure des travaux d'aménagement.

Font partie des grandes difficultés liées aux aménagements axés sur les transports en commun, la diversité des vocations et des densités qui assurent l'appoint des besoins des usagers des transports en commun et de la collectivité locale, les mesures adoptées pour s'assurer que la forme bâtie est conçue et orientée pour favoriser et encourager l'utilisation des transports en commun, la gestion de la sécurité de la circulation des piétons, des cyclistes, des automobilistes ainsi que du stationnement, et enfin, la création d'espaces publics de qualité qui permettent d'offrir des moyens directs, pratiques, sécuritaires et attrayants d'accès aux transports en commun. En outre, les aménagements axés sur les transports en commun dans différents sites peuvent aussi être confrontés à des difficultés différentes. Dans les transects du secteur urbain, dans lesquels les aménagements sont souvent proches des vocations existantes et des quartiers déjà aménagés, la compatibilité, la forme bâtie, la transition et le caractère du lieu sont des considérations importantes dans la conception.

Dans le transect du secteur de banlieue, la planification des collectivités vertes doit tenir compte des occasions qui s'offrent aux aménagements axés sur les transports en commun qui sont

définies dans un plan de conception communautaire (PCC). Par exemple, le PCC doit indiquer les points d'implantation des principaux arrêts ou des principales stations de transports en commun ainsi que des parcs relais et s'assurer que le réseau des rues et les aménagements fonciers des environs permettront aux nouveaux résidents d'avoir accès aux transports en commun.

Esthétique durable

L'un des objectifs du Plan officiel consiste à bâtir une ville qui est soucieuse de l'énergie, qui maîtrise 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 doivent prévoir des bâtiments qui économisent l'énergie, réduisent la demande en période de pointe et assurent la résilience contre les interruptions de courant pendant 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.

Le Plan officiel priorise la sécurité et les déplacements des personnes qui font appel au transport actif et aux transports en commun. 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 conception des aménagements axés sur les transports en commun s'accompagne de la responsabilité d'atteindre cet objectif. Les Lignes directrices de l'esthétique reproduites dans ce document viennent étayer l'esthétique durable en faisant la promotion des caractéristiques de l'esthétique durable pour la densité et la connectivité des réseaux, pour l'orientation des transports durables et pour la priorisation des modes de transport durables.



1.0 IMPLANTATION DANS LA COLLECTIVITÉ ET CONCEPTION DES SITES

Les bons types d'aménagements du territoire, la combinaison des vocations et la densité des activités ont un lien direct avec l'efficacité des transports en commun. L'implantation des aménagements non loin des transports en commun, pour générer ou attirer un fort pourcentage d'utilisateurs, ou la combinaison des vocations qui permettront d'y arriver le jour ou le soir pour permettre aux citoyens de s'acquiescer de différentes tâches au même endroit permettront de relever le niveau et la fréquence des services qu'on veut assurer, ainsi que l'efficacité du réseau de transport en commun. On peut réaliser d'autres gains d'efficacité fonctionnels et d'autres synergies si ces aménagements sont réalisés selon des densités moyennes ou élevées puisque les plus fortes concentrations de citoyens justifient le relèvement des niveaux du service dans les transports en commun.

Les lignes directrices suivantes constituent des recommandations sur la conception en ce qui a trait à l'implantation de la collectivité, et les plans de conception comprennent des directives sur :

- l'aménagement du territoire;
- les piétons et les cyclistes;
- les véhicules et le stationnement;
- les services publics et les autres services.

1.1 Aménagement du territoire

- 1 Prévoir des aménagements fonciers propices aux transports en commun, dont les aménagements résidentiels et non résidentiels de forte densité, y compris les pôles d'emploi compatibles dans un rayon de 600 m ou dans un rayon à pied de 800 m d'un point d'arrêt ou d'une station de transports en commun rapides.
- 2 Décourager les aménagements fonciers non propices aux transports en commun et consacrés essentiellement à l'automobile et non aux déplacements des piétons, des cyclistes ou des usagers des transports en commun, par exemple les établissements de réparation et d'entretien des voitures, les concessions automobiles, les stations d'essence, les terrains de stationnement commercial en surface et les entrepôts, entre autres, puisqu'ils ne sont pas adaptés au contexte des aménagements axés sur les transports en commun.



Diagramme 1 : Encourager les aménagements fonciers propices aux transports en commun à moins de 600 m d'un point d'arrêt ou d'une station de transports en commun rapides. Exemple illustratif des plaines LeBreton, dans lesquelles on propose d'aménager des ouvrages polyvalents de grande densité non loin de la station de l'O-Train. Plan directeur d'avant-projet des plaines LeBreton (2021)

1

IMPLANTATION DANS LA COLLECTIVITÉ ET CONCEPTION DES SITES Aménagement du territoire

- 3 Créer une destination polyvalente pour les usagers des transports en commun comme pour les résidents de la localité en prévoyant un ensemble d'aménagements différents qui favorisent la vitalité de la collectivité et qui permettent aux citoyens de répondre à nombre de leurs besoins journaliers dans la localité. Font partie des éléments à prévoir, une variété de types de logements différents, des pôles d'emploi, des services locaux et des commodités. Les aménagements différents peuvent être réalisés dans le même bâtiment ou dans différents immeubles rapprochés.



Figure 1 : À San Diego, l'American Plaza est un exemple d'AATC polyvalent dans un bâtiment dont les vocations sont destinées aux résidents de la localité et aux visiteurs; le bâtiment comprend des bureaux (49 000 m²), des commerces de détail (2 000 m²) et un musée (1 000 m²).



Figure 3 : Le marché By est situé à moins de 600 m d'une station de transports en commun rapides et comprend différentes vocations accessibles le jour et le soir.



Figure 2 : La station Blair de l'O-Train est une destination polyvalente qui offre un large éventail d'aménagements propices aux transports en commun, grâce auxquels les citoyens peuvent répondre à nombre de leurs besoins journaliers, ce qui réduit dans l'ensemble les déplacements nécessaires.



Figure 4 : La rue Sparks, non loin de la station de transports en commun, offre l'occasion d'utiliser l'espace public en plein air et d'accroître la vitalité de l'espace.

- 4 Implanter les aménagements polyvalents dont la densité est la plus grande (appartements et bureaux, entre autres) non loin de la station de transports en commun et le plus près possible de cette station. On pourrait le faire dans le même bâtiment ou dans plusieurs bâtiments voisins.
- 5 Permettre d'aménager certains parcs relais recensés dans le PDT pour aménager des logements et des commerces polyvalents de grande densité.



Figure 5 : À Dallas au Texas, la station de transport en commun Plano comprend un complexe polyvalent implanté entre la station et le garage de stationnement à l'intention des usagers qui font appel à ce parc relais implanté non loin de là à pied dans un lieu attrayant, qui comprend des commodités comme un commerce de détail au rez-de-chaussée.



Figure 6 : Plusieurs grands immeubles de bureaux du gouvernement fédéral sont aménagés tout de suite à côté de la station Tunney's Pasture de l'O-Train.

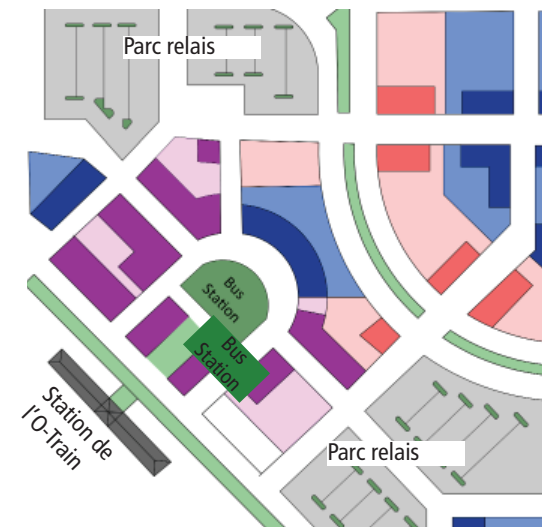


Diagramme 2 : Les occasions de réaliser des aménagements axés sur les transports en commun sont plus nombreuses dans les stations dotées de parcs relais, dans lesquels les places de stationnement des voitures sont situées non loin des transports en commun, mais non dans le voisinage immédiat des stations.

1.2 Piétons et cyclistes

- 1 Aménager de nouvelles rues, de nouvelles voies et de nouvelles liaisons piétonnables et cyclables dans un réseau connecté de quadrilatères de moindre longueur, qui offre un choix de parcours.

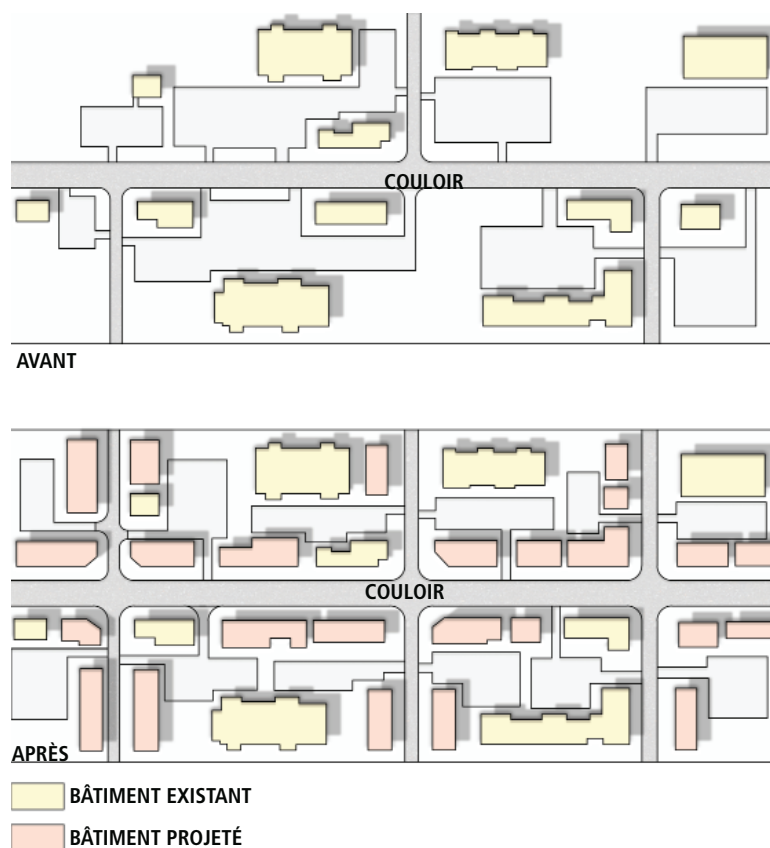


Diagramme 3 : Intégrer les nouvelles rues pour créer un modèle quadrillé de courtes liaisons de quadrilatère d'au plus 150 m de longueur.

- 2 Concevoir des quadrilatères de rue pour éviter que leur longueur dépasse 150 m, en prévoyant des intersections conviviales pour les piétons et les cyclistes.

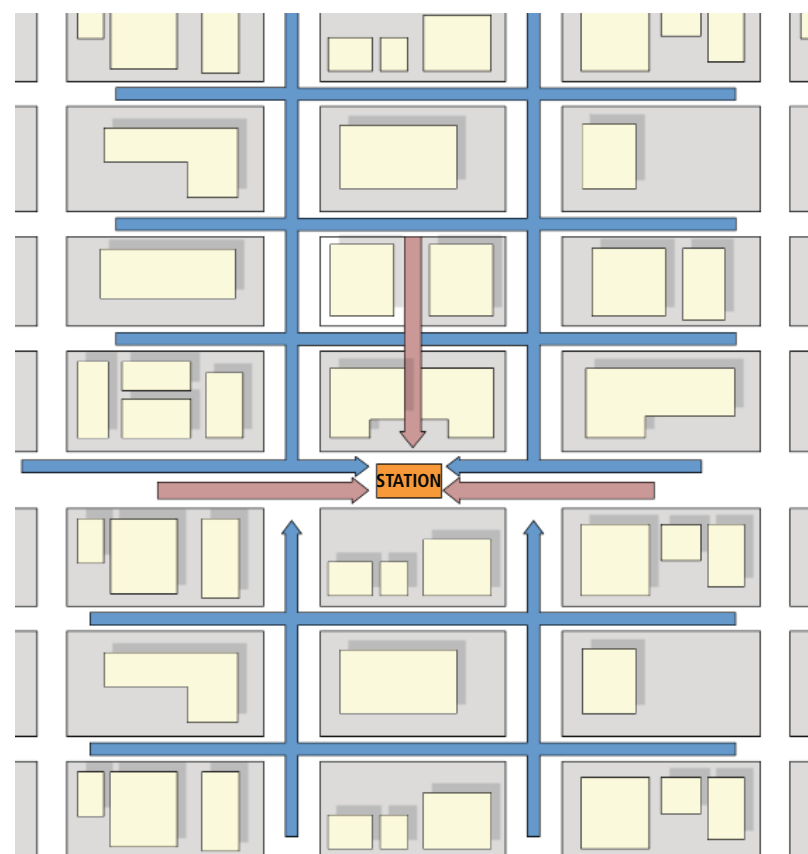


Diagramme 4 : Les transports en commun sont plus accessibles en écourtant les longueurs des quadrilatères avec les intersections conviviales pour les piétons.

- 3 Créer des « raccourcis » piétonnables et cyclables qui mènent directement aux transports en commun. S’assurer de préserver ces « raccourcis » et veiller à les déglacer et à les déneiger en hiver. Se pencher sur les occasions d’établir la liaison entre les « raccourcis » et les espaces verts plus vastes, ainsi que les réseaux piétonnables et cyclables. Il faut noter qu’il n’est pas nécessaire de prévoir de « raccourcis » dans les réseaux de rue attentivement planifiés.
- 4 Concevoir des liaisons piétonnables pratiques, confortables, sécuritaires, faciles à parcourir, continues et sans obstacle, qui mènent directement aux transports en commun.

- 5 Concevoir les infrastructures pour améliorer l’environnement cyclable et permettre aux cyclistes d’avoir mieux accès aux transports en commun.



Figure 7 : La rue Nicholas est une voie piétonne qui assure la liaison avec le couloir de transport en commun de la rue Rideau.



Figure 8 : Les liaisons piétonnes doivent être pratiques, sécuritaires et sans obstacle, en plus de mener directement aux transports en commun.

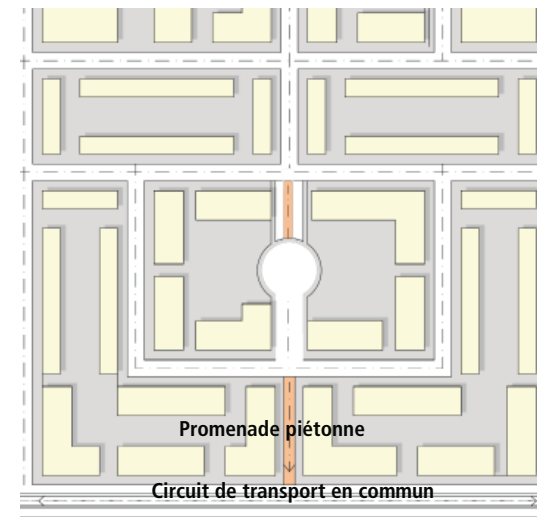


Diagramme 5 : La politique sur le service de transport en commun de la Ville d’Ottawa vise à offrir, à 95 % des résidents des secteurs des services de transports en commun, ces services à moins de 400 m du lieu où ils habitent.

- 6 Prévoir des places de stationnement pratiques et attrayantes pour les vélos non loin des entrées des bâtiments, en les protégeant contre les intempéries, pour qu'elles soient visibles de l'intérieur des bâtiments et pour éviter qu'elles entravent les déplacements des piétons.
- 7 Prévoir des commodités pour les cyclistes, par exemple des vestiaires, des casiers et des douches pour les employés, afin d'encourager les déplacements à vélo et d'intégrer ces déplacements et les transports en commun.
- 8 Prévoir des zones dans lesquelles les automobilistes, dont les chauffeurs de taxi, peuvent déposer et attendre les usagers des transports en commun. Ces derniers ont souvent besoin d'avoir directement accès aux stations de transports en commun.



Figure 9 : Les rampes à vélos dans les escaliers permettent d'accroître la mobilité pour les cyclistes.



Figure 10 : Transports Canada recommande une douche par tranche de 100 employés comme ratio valable pour l'aménagement des douches et des vestiaires dans les établissements de travail.

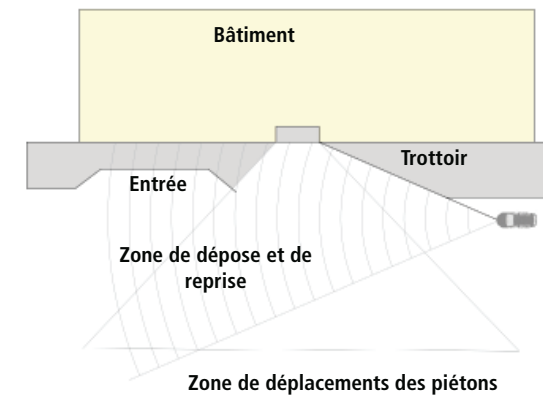


Diagramme 6 : Cette illustration représente la zone couverte par les déplacements en voiture et à pied.

1.3 Véhicules et stationnement

- 1 Encourager le partage des places de stationnement dans les aménagements dans lesquels la demande de places de stationnement culmine à différentes heures du jour, par exemple les bureaux, les restaurants et les cinémas.
- 2 Implanter les terrains de stationnement à l'arrière des bâtiments, et non entre l'emprise publique et la façade fonctionnelle des bâtiments. Pour les bâtiments sur les sites d'angle, éviter d'implanter les terrains sur un côté à l'extérieur.

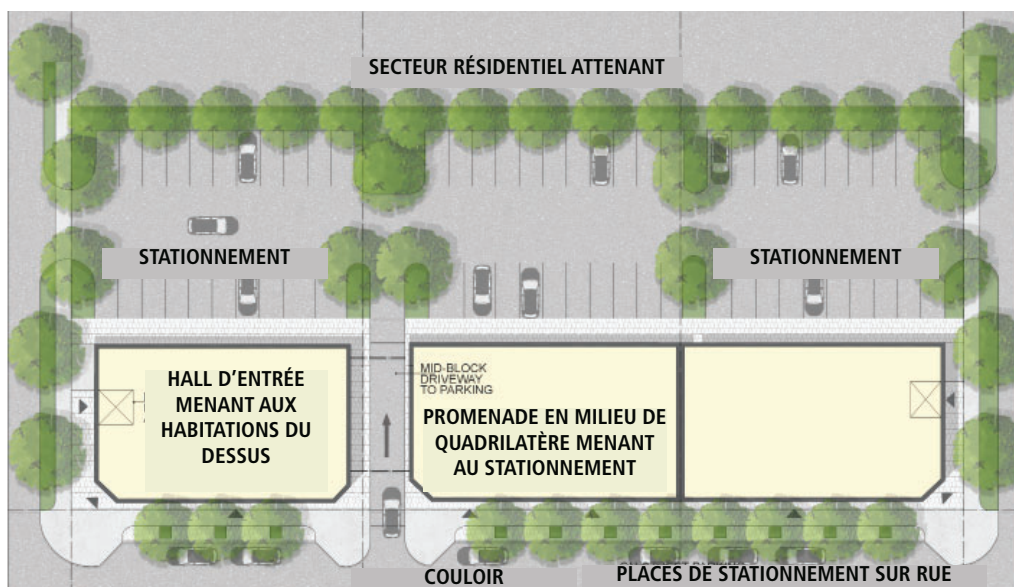


Diagramme 7 : Les usagers des transports en commun ne devraient pas avoir à franchir des terrains de stationnement pour avoir accès aux transports en commun.

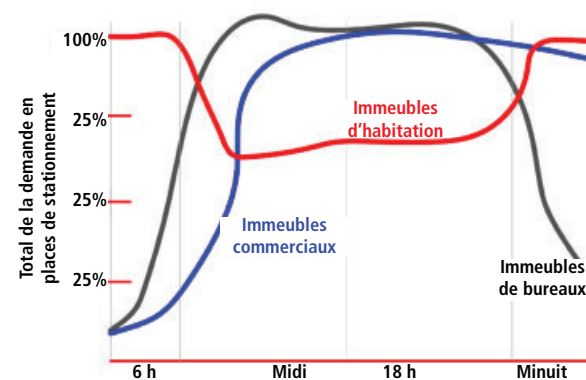


Diagramme 8 : Ce graphique représente les différentes heures de stationnement en période de pointe pour les immeubles commerciaux, d'habitation et de bureaux.

- 3 Concevoir les voies d'accès pour qu'elles soient communes aux différentes installations, ce qui permet d'améliorer l'environnement piétonnable en limitant le nombre de bordures surbaissées sur les trottoirs publics et de réduire les points de conflits potentiels entre les piétons et les automobilistes.
- 4 Concevoir et implanter les terrains de stationnement et les routes internes afin de minorer le nombre de véhicules qui traversent les parcours piétonnables principaux.
- 5 Prévoir des places de stationnement de faveur pour le covoiturage, l'autopartage et le conavettage afin de pouvoir réduire la demande en places de stationnement des voitures.
- 6 Minorer les places de stationnement non loin des transports en commun.



Figure 11 : Aménagements automobiles et piétonnables séparés dans les terrains de stationnement pour des raisons de sécurité et d'esthétique



Figure 12 : Le stationnement sur rue peut constituer une solution de recharge viable dans l'aménagement de toutes les places de stationnement sur le même site. Il sert aussi de zone tampon entre les piétons et les automobilistes.

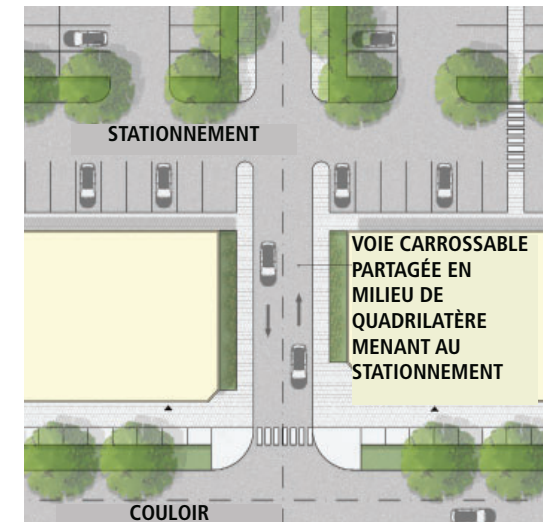


Diagramme 9 : Le moins grand nombre de bateaux de trottoir permet de réduire l'interruption du trottoir public et participe à l'amélioration de l'environnement piétonnable.

- 7 Encourager l'aménagement des garages ou des ouvrages de stationnement en sous-sol plutôt que les terrains de stationnement en surface. Implanter les ouvrages de stationnement pour éviter qu'ils entravent les déplacements des piétons et les concevoir en prévoyant des façades actives donnant sur les rues, dont les aménagements commerciaux ou l'articulation des bâtiments, les fenêtres non transparentes ou le paysage végétalisé et minéralisé.
- 8 Doter d'entrées de cour communes les immeubles à logements multiples de plain-pied pour maximiser le stationnement sur rue et pour limiter l'interruption physique des trottoirs.
- 9 Prévoir une banquette ou une bande de plantation le long des routes internes et des zones de stationnement interne afin de protéger les piétons contre les voitures et pour éviter que les automobilistes les éclaboussent lorsqu'il y a des flaques d'eau. Dans la planification du paysage, il faut appliquer les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) et aux impératifs du triangle de mire.



Figure 13 : Ce garage de stationnement du marché By comprend une façade active donnant sur la rue, qui anime le domaine piétonnable.



Figure 14 : Le paysage aménagé le long des promenades piétonnes protège les piétons contre les automobilistes et contre les éclaboussures causées par les flaques d'eau.

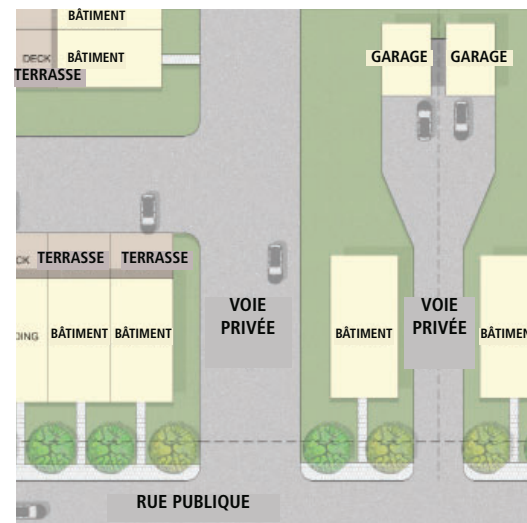


Diagramme 10 : Les entrées de cour communes réduisent les surfaces asphaltées dans les cours avant et limitent le nombre d'interruptions pour les piétons sur le trottoir avant.

1.4 Services publics et autres services

- 1 Implanter les aires de chargement hors des rues, derrière ou sous les bâtiments. Éviter d'acheminer les livraisons en passant par les zones de stationnement et en traversant les circuits principaux empruntés par les piétons, les transports en commun et les cyclistes.
- 2 Concevoir les aires de chargement pour éviter qu'il soit nécessaire de faire des déplacements pour entrer ou sortir. Masquer les aires de chargement de la vue publique grâce à la conception, à l'implantation, au paysagement et au clôturage des bâtiments tout en préservant les lignes de mire voulues. Minorer l'infiltration des émanations des tuyaux d'échappement et le bruit dans les zones ou les sentiers piétonnables.

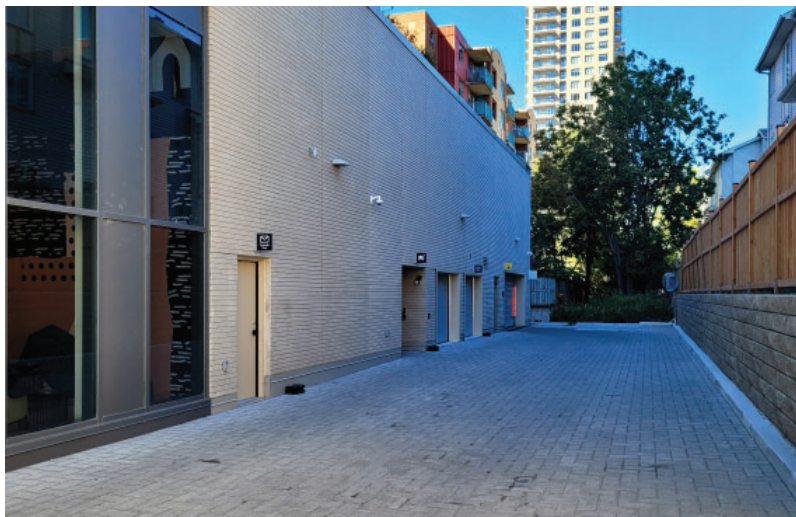


Figure 15 : Cette aire de chargement est implantée hors de la rue et dans le bâtiment, ce qui permet de minorer les inconvénients pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.



Figure 16 : Sur les vastes sites, on peut implanter en sous-sol les zones d'embarcadère afin de réduire les incidences pour les piétons et les cyclistes. Ces derniers doivent être parfaitement visibles depuis la sortie de la rampe de l'embarcadère.

- 3 Ceindre les installations de chauffage, de ventilation et de climatisation, les conteneurs à déchets et à matières recyclables et les autres biens d'équipement comparables dans les bâtiments ou les masquer de la vue du public.
- 4 Tenir compte des possibilités de regrouper et de masquer les services publics pour en minorer l'impact visuel sur le paysage urbain.



Figure 17 : La zone de collecte des déchets située à l'intérieur du bâtiment est masquée de la vue du public.



Figure 18 : Cette zone clôturée masque l'équipement des services publics inesthétique par rapport au domaine public et permet d'aménager un environnement piétonnable plus attrayant.



2.0 FORME BÂTIE

La « spécialisation » est un élément important de l'aménagement axé sur les transports en commun. La zone des alentours des stations de transports en commun rapides peut constituer elle-même une destination. L'objectif de cet ensemble particulier de lignes directrices consiste à encourager la création des environnements des arrêts des stations de transports en commun, qui seront considérées comme des « lieux de prédilection » et des « sites de bon voisinage » dans la collectivité dont ils font partie. À cet égard, il est important de connaître le contexte et de s'y adapter comme l'exige le Plan officiel.

Dans l'ensemble du Plan officiel, il est question de la forme bâtie du secteur urbain et du secteur de banlieue, ainsi que de la conception des sites. Les lignes directrices pour la forme bâtie insistent sur l'importance de concevoir des bâtiments qui maintiennent et rehaussent le motif urbain de la forme bâtie du point de vue :

- de la hauteur et de l'échelle;
- de l'orientation des bâtiments;
- de l'architecture.

2.1 Hauteur et échelle

- 1 Créer une transition d'échelle entre la forme bâtie de plus grande hauteur dans les alentours des stations de transports en commun et la forme bâtie de moins grande hauteur des environs en abaissant la hauteur et la densité des bâtiments lorsqu'on s'éloigne des stations de transports en commun.
- 2 Les bâtiments de plus de quatre ou cinq étages doivent comprendre des marges de retrait au-delà du quatrième ou du cinquième étage pour préserver l'échelle humaine le long du trottoir et pour réduire les impacts de l'ombragement et du vent sur le domaine public.



Figure 19 : Les bâtiments dotés de marges de retrait au-delà du quatrième ou du cinquième étage viennent minorer les impacts de la volumétrie et de l'ombragement sur le domaine public et permettent de mieux faire rayonner la lumière du jour sur le trottoir.



Diagramme 11 : La transition dans l'échelle des bâtiments protège le quartier d'habitations voisin et améliore la capacité de la station à s'intégrer dans le quartier.

2.2 Orientation des bâtiments

- 1 Concevoir les projets d'aménagement afin d'orienter les immeubles pour qu'ils donnent sur les stations du TLR, pour qu'ils s'y intègrent ou pour les raccorder à ces stations afin de permettre aux piétons d'y avoir accès et de minorer les conflits avec les automobilistes.
- 2 Implanter les bâtiments pour les rapprocher et pour que leur façade donne sur la rue afin de promouvoir la facilité des déplacements entre les immeubles et pour se rendre aux stations de transports en commun. Coordonner l'implantation et l'intégration des arrêts de transport en commun et des abris au début du processus de conception pour s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace et pour veiller à ce que la conception soit adaptée.

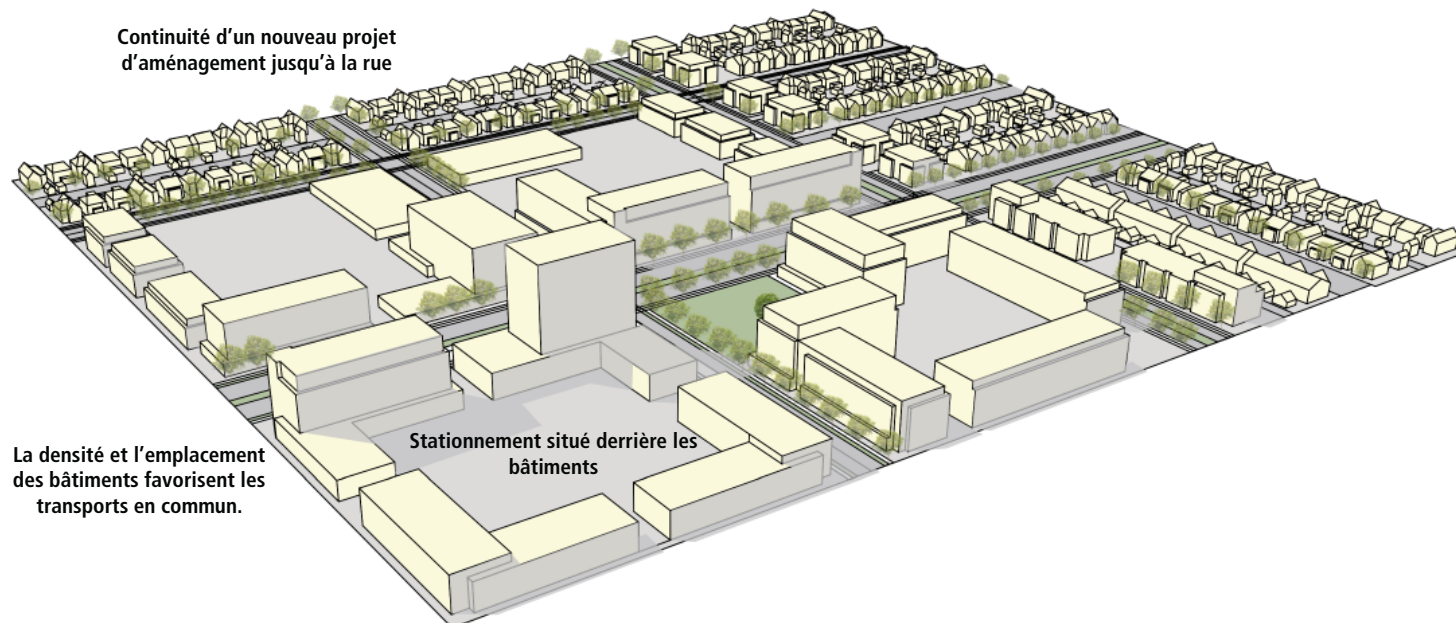


Diagramme 12 : Ce diagramme fait état de l'implantation des immeubles dont la façade est orientée pour donner sur la rue, ce qui favorise les déplacements à pied.

- 3 Décaler les grands immeubles sur une distance comprise entre 3,0 et 6,0 m à partir de la limite avant de la propriété et, à partir de la limite latérale de la propriété pour les sites d'angle, afin de définir la lisière de la rue et de prévoir de l'espace pour les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et le paysagement. S'il existe un contexte établi pour la forme bâtie, envisager des marges de retrait qui renforcent ce contexte, dans les cas où il est avantageux de le faire.



Figure 20 : L'édifice de la BDC est aménagé selon une marge de retrait à angle afin de prévoir de l'espace pour les déplacements des piétons dans les alentours de la station de transports en commun rapides de la rue Metcalfe.



Figure 21 : L'édifice de la Place Bell prévoit des trottoirs très larges et une marquise qui permet de définir la lisière de la rue et d'abriter les piétons.



Figure 22 : Plusieurs bâtiments de l'Université d'Ottawa sont orientés vers l'O-Train et sont dotés de parcours menant directement aux transports en commun.

3.3 Architecture des bâtiments

- 1 Créer des lieux emblématiques très visibles grâce à des caractéristiques esthétiques distinctives, qu'on peut facilement reconnaître et repérer. Par exemple, les bâtiments de plus grande hauteur peuvent créer un lieu emblématique parce qu'ils ressortent dans la silhouette urbaine.
- 2 Prévoir une variété architecturale (des fenêtres, des matériaux de construction et des ouvrages en porte-à-faux) sur les étages inférieurs des bâtiments afin d'offrir aux piétons des points d'intérêt visuels.
- 3 Prévoir des fenêtres et des portes transparentes pour assurer la très grande transparence de la façade des murs donnant sur la rue au niveau des piétons afin de faciliter l'accès aux entrées, de présenter un intérêt visuel et d'accroître le sentiment de sécurité en permettant d'exercer une surveillance informelle.

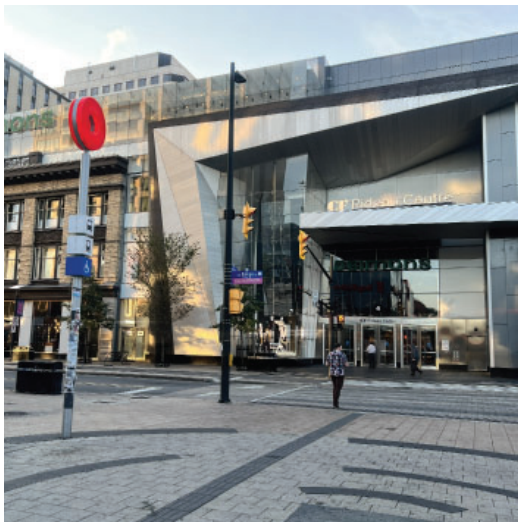


Figure 23 : Le Centre Rideau est un édifice emblématique jouxtant la station de l'O-Train.



Figure 24 : Les grandes fenêtres transparentes au niveau de la rue permettent d'animer le paysage urbain et d'aménager une ambiance de sécurité pour les piétons et les cyclistes.



Figure 25 : Les généreuses vitrines permettent à la fois d'animer le domaine public, de participer à la qualité et à l'attrait aux arrêts de transports en commun et d'apporter des avantages au domaine privé en mobilisant l'attention des usagers des transports en commun.



3.0 DOMAINE PIÉTONNABLE

La qualité et l'esthétique des espaces donnant sur les trottoirs publics et sur les allées piétonnes internes des sites (publics ou privés), surtout ceux qui sont aménagés à destination et au départ des arrêts ou des stations de transports en commun, sont des éléments essentiels de l'ensemble de l'expérience offerte aux usagers des transports en commun. L'attention portée à ces environnements permet d'offrir une expérience positive aux usagers des transports en commun et de réaliser les aménagements axés sur les transports en commun.

Il faut planifier le réseau de transport non seulement pour minorer les impacts négatifs sur le domaine public, mais aussi pour en maximiser éventuellement les impacts positifs. Le Plan officiel prévoit l'amélioration et l'animation du domaine public afin d'améliorer dans l'ensemble l'expérience offerte aux utilisateurs.

Les Lignes directrices sur l'esthétique du domaine piétonnable portent essentiellement sur les principaux aspects suivants :

- l'environnement piétonnable;
- le paysage urbain;
- la connectivité piétonnable.

3 DOMAINE PIÉTONNABLE

Environnement piétonnable

3.1 Environnement piétonnable

- 1 Prévoir des commodités et des services dans les liaisons séparées au niveau du sol pour générer des activités et améliorer la sécurité. Il faut penser à aménager des téléphones publics, des bancs publics, des guichets bancaires automatisés, des kiosques à journaux, des étals pour les commerces de détail, des activités de marquage promotionnel et des programmes d'œuvres d'art public, de concert avec les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM).
- 2 Prévoir des éléments de signalétique et de repérage clairs en intérieur et en extérieur pour permettre d'orienter les usagers des transports en commun vers les stations de transports en commun.



Figure 26 : Ce miroir d'angle permet aux piétons de voir les alentours des coins exigus, ce qui permet d'assurer la continuité de la visibilité et de renforcer le sentiment de sécurité.



Figure 27 : Cette liaison piétonne séparée au niveau du sol comprend des établissements de détail qui permettent de générer un achalandage piétonnier et d'éviter une ambiance de « tunnel ».



Figure 28 : Cette enseigne de l'O-Train dirige les usagers des transports en commun vers la station.

3.2 Paysage urbain

- 1 Prévoir des bancs publics, des corsets d'arbres, des lampadaires de rue, des supports à vélos et des poubelles de qualité.
- 2 Prévoir des bancs publics sur les promenades et les trottoirs de plus de 50 m de longueur ainsi que dans les lieux panoramiques phares. S'assurer que les bancs publics et les autres commodités sont implantés pour prévoir un espace désencombré d'au moins 2 m sur les trottoirs.



Figure 29 : Cette utilisation homogène des corsets d'arbres, des lampadaires de rue, des supports à vélos et des poubelles permet d'unifier le paysage urbain.



Figure 30 : Ces bancs publics ne nuisent pas à la circulation des piétons.

3 DOMAINE PIÉTONNABLE

Paysage urbain

- 3 Prévoir des lampadaires de rue spéciaux dans les zones importantes afin de créer et de définir le domaine public pour encourager la sécurité et l'attrait des installations piétonnables à destination et au départ des transports en commun.
- 4 Concevoir l'éclairage pour éviter l'éblouissement ou le suréclairage des aménagements environnants. Il faut consulter la Politique sur l'éclairage de la voie publique de la Ville.
- 5 Planter des arbres et des arbustes pour aménager des zones ombragées et utiliser dans toute la mesure du possible des surfaces perméables et des surfaces minéralisées de couleur pâle pour permettre de réduire l'effet de chaleur urbain et de créer un microclimat plus confortable.
- 6 Dans l'utilisation des pavés spéciaux, prêter attention aux problèmes d'entretien comme le soulèvement par le gel et les difficultés de déneigement des revêtements en pavés.



Figure 31 : Ces arbres sont plantés sur une surface perméable et sont bien espacés.



Figure 32 : Ces lampadaires spéciaux sur la rue Sparks permettent de définir la richesse de son caractère historique et d'enrichir le domaine piétonnable.

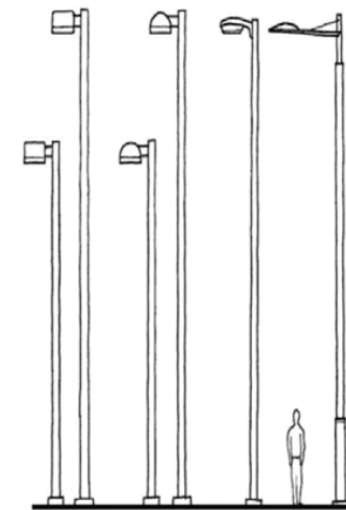


Diagramme 13 : Ces modèles de lampadaires peuvent éclairer la rue sans nuire aux aménagements voisins à cause de l'éblouissement ou de la diffusion de la lumière.

- 7 Concentrer les aires d'agrément aux arrêts des transports en commun pour qu'elles soient pratiques et pour réduire l'encombrement visuel du paysage urbain.
- 8 Intégrer des enseignes qui respectent l'échelle et les fonctions architecturales des bâtiments ainsi que les objectifs établis pour l'esthétique du paysage urbain.



Figure 33 : Les arrêts de transports en commun sont d'excellents lieux pour l'implantation des commodités comme les kiosques à journaux, les téléphones publics et les poubelles.



Figure 34 : Ces enseignes sont orientées vers un environnement piétonnable plutôt que vers les passagers des voitures particulières.

3.3 Liaisons piétonnables

- 1 Minorer les changements d'étage. Les piétons ne devraient pas avoir à parcourir plus de 100 m pour se rendre aux escaliers mécaniques, aux rampes ou aux ascenseurs pour changer d'étage afin d'avoir accès aux transports en commun. Il faut aussi aménager des liaisons verticales à l'intérieur des bâtiments, au lieu d'ajouter des ouvrages autonomes à l'extérieur de ces bâtiments.
- 2 Concevoir des liaisons pour assurer la visibilité continue de toute zone située à 20 mètres devant les piétons. Éliminer les zones dissimulées ou en retrait qui pourraient servir à se cacher. Il s'agit entre autres des zones dissimulées hors sol ou en sous-sol, des allées, des murs, des zones de végétation denses, ainsi que des locaux à usage d'entreposage et de réparation.



Figure 35 : Le Centre Rideau est doté de plusieurs escaliers mécaniques, rampes, escaliers et ascenseurs à moins de 200 m à pied.



Figure 36 : Il faut privilégier, plutôt que les escaliers, les revêtements de sol à rampe avec changements de niveau graduels qui respectent les exigences de l'accessibilité.

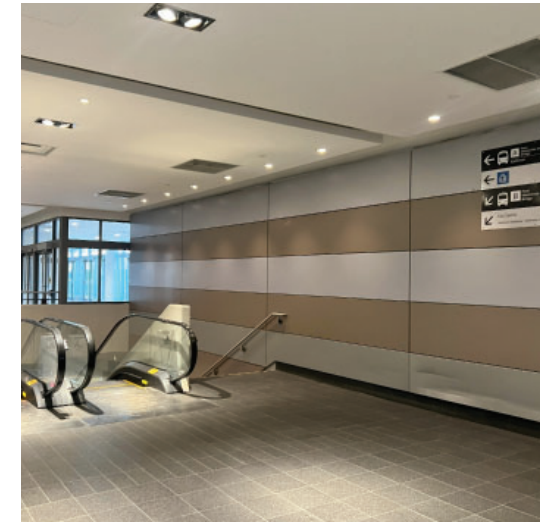


Figure 37 : Les conventions d'aménagement permettent d'assurer l'accès du public dans les bâtiments dans lesquels on offre des services de transports en commun. Cette liaison entre le Centre Rideau et la station de l'O-Train est accessible après les heures d'ouverture des magasins, dans les périodes au cours desquelles les transports en commun sont toujours en service.

- 3 S'assurer que la largeur des allées piétonnes est suffisante pour s'adapter à l'achalandage prévu des piétons, en prévoyant une largeur d'au moins 2,0 m, ainsi que des changements de niveau accessibles.
- 4 Concevoir des terrains de stationnement pour aménager des liaisons piétonnables directes et sécuritaires, tout en assurant le confort et l'accès des piétons. Il s'agit entre autres de diviser en zones de moindre superficie, grâce au paysagement et aux promenades, les vastes terrains de stationnement en surface.

- 5 Lorsque les transports en commun sont en service, s'assurer que tous les parcours piétonniers menant à un arrêt d'autobus ou à une station du TLR sont entretenus et accessibles pour les usagers. Il s'agit entre autres d'assurer le passage des usagers des transports en commun appelés à traverser un bâtiment en dehors de ses heures d'ouverture principales.



Figure 38 : L'espace piétonnable à colonnade a une hauteur et une largeur suffisantes pour permettre d'accueillir l'achalandage des piétons.

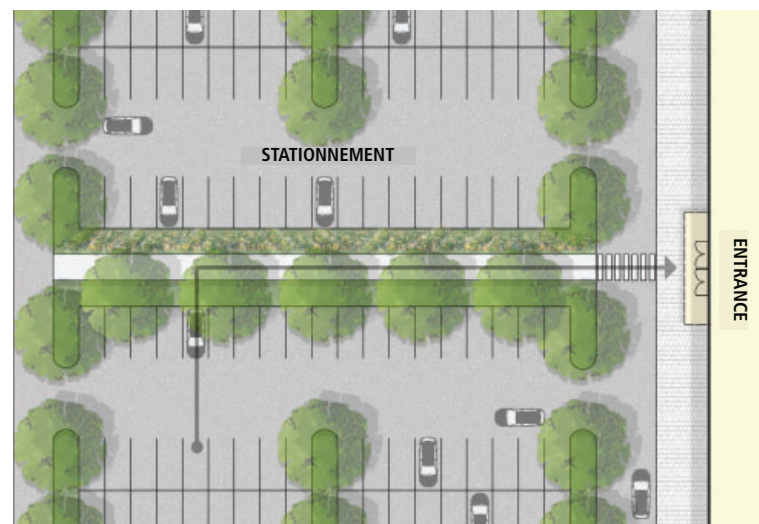


Diagramme 14 : Ces petites zones de stationnement viennent réduire la vitesse des automobilistes et minorer le nombre de points de conflits avec les piétons.

3 DOMAINE PIÉTONNABLE

Liaisons piétonnables

- 6 Faire appel à des matériaux différents comme le béton pour les passages traversants ou à des revêtements comme les motifs peints pour permettre aux automobilistes de repérer visuellement les parcours des piétons.
- 7 Réduire ou limiter les liaisons piétonnables séparées au sol. Dans les cas où il faut séparer au sol les liaisons piétonnables, il faut les aménager pour qu'elles soient continues et intégrées. Il est préférable de prévoir des liaisons surélevées plutôt que des liaisons en sous-sol pour des raisons de coûts, pour réduire l'interruption des services en sous-sol, pour assurer la sécurité et pour offrir des panoramas sur le domaine public.
- 8 Intégrer le vitrage et l'éclairage naturel dans la conception des liaisons en sous-sol.



Figure 39 : Cette liaison piétonnable en sous-sol, qui assure la liaison du Centre Rideau avec la station de l'O-Train et le Quartier général de la Défense nationale, est bien éclairée.



Figure 40 : Ce passage piétonnable traversant à la station Parlement de l'O-Train est aménagé en pavés, ce qui tranche avec le revêtement en asphalté de la chaussée.

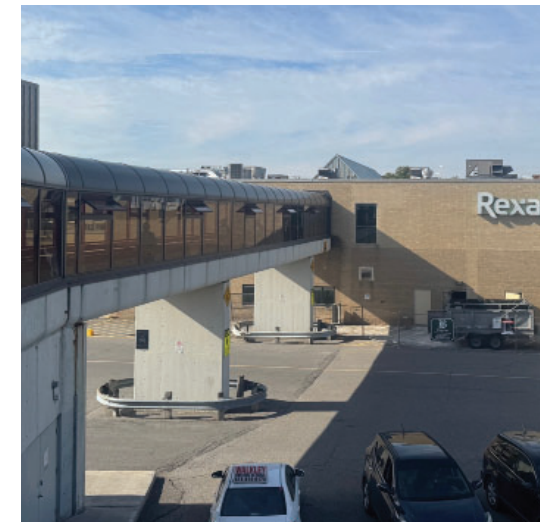


Figure 41 : La station Billings Bridge assure une liaison piétonnable séparée au sol et menant aux établissements de détail.

- 9 Les rampes doivent avoir une pente maximum de 1/20. Il faut prévoir un espace piétonnable de niveau au sommet des rampes.
- 10 Prévoir des moyens de protection contre les intempéries pour améliorer le confort des piétons qui attendent et qui se déplacent à destination et au départ des arrêts de transports en commun. Il peut s'agir de zones d'attente abritées, d'ouvrages en surplomb dans les bâtiments, de colonnades ou d'arcades, d'auvents et du paysagement.
- 11 Concevoir les rez-de-chaussée pour qu'ils soient attractifs pour les piétons, en prévoyant par exemple des commerces de détail, des établissements de services personnels, des restaurants, des cafés-terrasses en plein air et des résidences.



Figure 42 : Cette terrasse en plein air permet d'animer le paysage urbain pour les piétons.

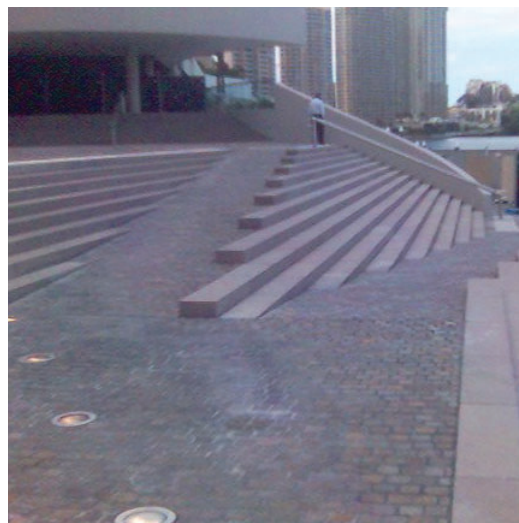


Figure 43 : Cette rampe est ingénieusement conçue, est dotée d'escaliers et prévoit une zone nivelée au sommet.



Figure 44 : L'esplanade Billings Bridge est reliée au Transitway en passant par plusieurs promenades piétonnes abritées.



CRÉDITS DES IMAGES

CRÉDITS DES IMAGES

Photos de la première de couverture et de la page 7 :

Angel Torrella Reyes. Reproduction : gracieuseté d'Angel Torrella Reyes.

Photos de la table des matières, figures 3, 7, 8, 26 et 43 et diagramme 13 :

Personnel anonyme de la Ville.

Figure 1 : Thank You (25 Millions) views sur Flickr.

Licence concédée sous le numéro CC-BY-SA-2.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.fr>).

Figure 5 : David Wilson, dans Wikipédia en anglais.

Licence concédée sous le numéro CC-BY-SA-2.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.fr>).

Figure 10 : Brian Kusler, dans Wikipédia en anglais.

Licence concédée sous le numéro CC-BY-SA-2.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.fr>).

Figure 19 : Hobin Architecture Incorporated. Reproduction : gracieuseté de Hobin Architecture.

Figures 33, 41 et 44 : Karanpreet Kaur. Reproduction : gracieuseté de Karanpreet Kaur.

Figure 43 : Greg Waterhouse sur Flickr. Licence concédée sous le numéro CC-BY-SA-2.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/deed.fr>).

Page 20, page 25 : figures 12, 14, 15, 16, 17, 18, 24, 25 et 27 : Randolph Wang. Reproduction : gracieuseté de Randolph Wang.

Figures 2, 4, 6, 9, 11, 13, 20, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39,40 et 42, page 34 : Sahara Shrestha. Reproduction : gracieuseté de Sahara Shrestha.

Diagramme 1 : Commission de la capitale nationale.

Reproduction : gracieuseté de la Commission de la capitale nationale.

Diagrammes 3, 7, 9, 10, 11 et 14 : Mis au point par Sahara

Shrestha et rendus par Karanpreet Kaur.

Diagrammes 2, 4, 5, 6, 8 et 12 : Mis au point et rendus par Sahara Shrestha.