

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

## Rues principales (de moins de 30 m de largeur)



# TABLE DES MATIÈRES

## Introduction

### 1.0 Organisation du site

1.1	Implantation des immeubles.....	08
1.2	Piétons et cyclistes .....	09
1.3	Véhicules et places de stationnement.....	10
1.4	Services généraux et services publics .....	11

### 2.0 Forme bâtie

2.1	Hauteur et volumétrie.....	13
2.2	Animation et articulation.....	15
2.3	Signalétique.....	17

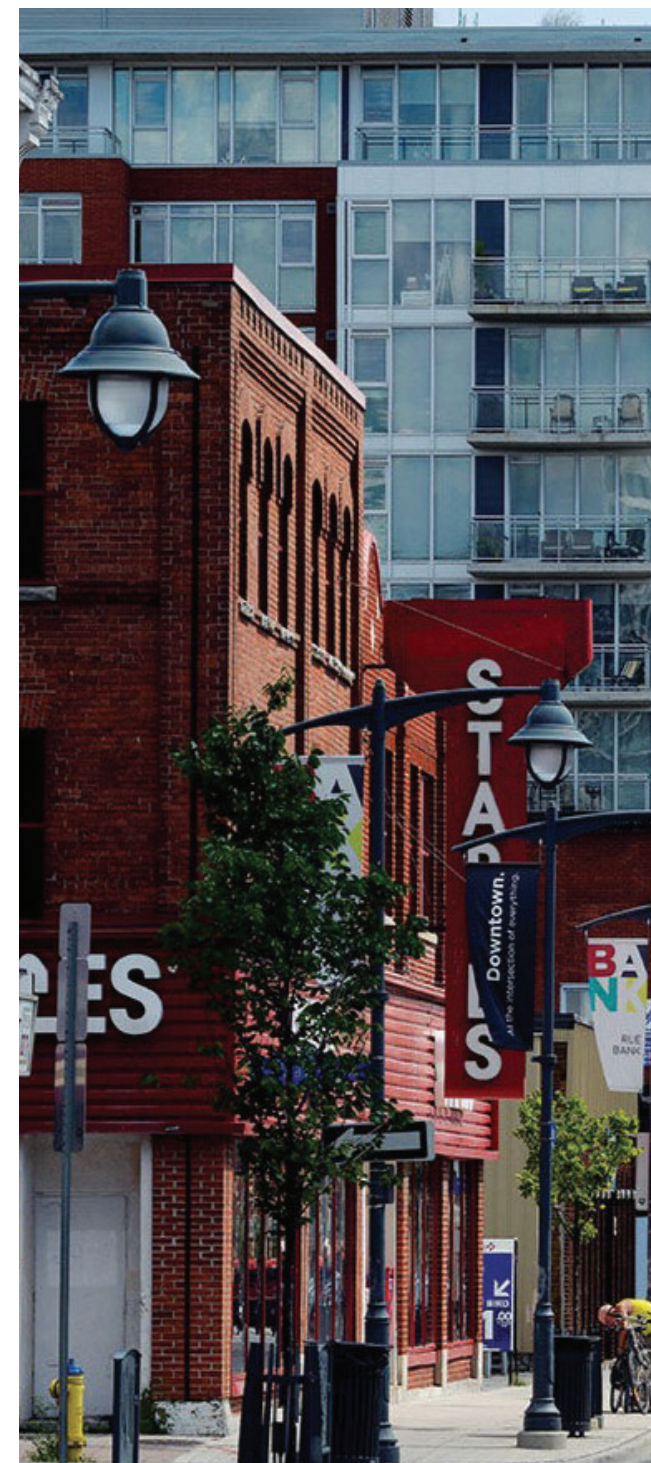
### 3.0 Domaine piétonnier

3.1	StreetscapElement.....	19
3.2	Éclairage.....	22
3.3	Paysagement.....	23

## 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 :

- les objectifs de ce document cadre;
- les directives applicables du Plan officiel et du Règlement;
- les questions essentielles se rapportant aux différents contextes;
- les responsabilités relatives à la conception durable;
- les cas dans lesquels et les modalités selon lesquelles ces lignes de conduite doivent être appliquées.

# 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 terrains longeant les rues précisées (représentées dans l'annexe B – Séries) dont la fonction planifiée regroupe des aménagements de moyenne et de grande densités, un ensemble d'aménagements fonciers, se rapportant souvent au commerce de détail installé au niveau du rez-de-chaussée, ainsi que les services de transports en commun sur rue de grande fréquence.

Pour les besoins de ces Lignes de conduite de l'esthétique urbaine, les couloirs de rues principales sont répartis entre deux types : les rues principales de moins de 30 m de largeur et les rues principales de plus de 30 m, pour tenir compte des désignations historiques des rues principales traditionnelles et des artères principales de l'ancien Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

## Utilisation et application

Il faut appliquer ces lignes de conduite pendant la préparation et l'examen des propositions d'aménagement dans les couloirs de rues principales de moins de 30 m de largeur représentés dans l'annexe B (Séries).

Il s'agit de lignes de conduite générales. Ces lignes de conduite constituent une trousse d'outils et ne sont pas destinées à servir d'aide mémoire pour évaluer les propositions, et ce ne sont pas toutes ces lignes de conduite qui s'appliquent à chaque site. Le contexte de chaque proposition d'aménagement viendra éclairer l'application des lignes de conduite précises et pertinentes, en mettant l'accent sur ces lignes de conduite.

Dans les cas où des politiques précises sont reproduites dans le texte des politiques propres au secteur visé, par exemple un plan secondaire ou un plan de conception communautaire (PCC), les politiques propres au secteur sont prépondérantes. On peut étoffer les lignes de conduite reproduites dans ce document, par exemple les politiques propres à certains secteurs. Ces lignes de conduite peuvent aussi constituer des ouvrages à consulter dans la préparation des PCC.

## Objectifs

Les objectifs de ces lignes de conduite consistent à mettre en lumière les moyens :

- de promouvoir les travaux d'aménagement qui permettront de rehausser et de renforcer l'échelle et le caractère reconnus ou planifiés de la rue;
- les commerces de détail, les établissements de services, d'étayer les travaux d'aménagement qui sont compatibles avec les environs et qui en assurent l'appoint;
- de réaliser des formes bâties de grande qualité et d'améliorer la continuité des bâtiments dans les couloirs de rues principales dont la largeur est inférieure à 30 m;
- d'encourager les aménagements piétonnables compacts liés aux commodités installées au niveau des rues;
- de s'adapter à différents aménagements, dont les établissements commerciaux, les bureaux, les immeubles d'habitation et les immeubles institutionnels dans lesquels on peut habiter, faire des emplettes et avoir accès à des commodités.

## Directives du Plan officiel et du Règlement

L'on s'attend à ce que les rues principales aménagées le long des carrefours connaissent une croissance considérable et permettent d'intégrer la majorité des services, des commodités et des pôles d'emploi. Les rues principales sont le cœur des quartiers du quart d'heure et assurent la vitalité économique de la collectivité. Les couloirs de rues principales constituent des infrastructures piétonnables et cyclables sécuritaires et pratiques et sont faciles d'accès grâce aux transports en commun. Le Plan officiel autorise un ensemble d'aménagements dans tous les bâtiments de la désignation de la rue principale. Le Règlement de zonage peut exiger des aménagements commerciaux ou de services actifs, au rez-de-chaussée, dont ceux qui favorisent le développement culturel afin de préserver, d'étendre ou de créer un ensemble continu de façades actives donnant sur une rue principale.

Pour les couloirs de rues principales de moins de 30 m de largeur, le Plan officiel préconise un modèle d'aménagement piétonnable plus compact et polyvalent dans une forme bâtie de moyenne hauteur pouvant atteindre neuf étages dans le transect du cœur du centre ville, dans le transect du secteur urbain intérieur et dans le transect du secteur urbain extérieur. Les bâtiments de moyenne hauteur sont également autorisés à concurrence de neuf étages, sous réserve des critères précis exposés dans la sous section 5.4.3 pour le transect du secteur de banlieue. Le Plan officiel prévoit que les travaux d'aménagement doivent respecter le caractère de la rue et le patrimoine et oblige à réaliser 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 toutes les autres politiques du Plan officiel, les règlements en vigueur, le *Règlement sur les voies d'accès privées*, le *Règlement municipal sur les enseignes* et le *Règlement de zonage*. Il faut aussi respecter les politiques municipales et provinciales qui ont essentiellement trait aux travaux d'agrandissement et d'aménagement associés aux édifices patrimoniaux et aux zones patrimoniales, dont les plans et les lignes de conduite sur les districts de conservation du patrimoine.

## Contexte et enjeux

Les couloirs de rues principales de moins de 30 m de largeur se trouvent généralement dans les vieilles parties de la ville et ont souvent été aménagées avant qu'on doive prévoir différentes places de stationnement sur les lieux. Ces couloirs servent de rues commerciales principales pour la collectivité des environs immédiats et attirent souvent, en raison des magasins spécialisés qui leur sont propres, les clients de l'extérieur de la zone locale. Les terrains inoccupés, les galeries marchandes vieillissantes, les aménagements sur un seul étage, les terrains de concessions automobiles, les parcs de stationnement et les stations-service aménagés le long de ces couloirs de rues principales offrent un énorme potentiel de densification et de réaménagement. Pour continuer de rivaliser avec les zones commerciales périphériques, les couloirs de rues principales doivent continuer de s'adapter aux tendances de l'évolution du marché. Dans le même temps, pour continuer de jouer leur rôle de partie intégrante de leur collectivité environnante, le type et l'échelle des nouveaux aménagements doivent être compatibles dans leur forme et tenir compte du contexte de la rue. Ces lignes de conduite visent à pérenniser et à rehausser les qualités spatiales et esthétiques du paysage urbain et à favoriser un environnement piétonnable dans les couloirs de rues principales.

# INTRODUCTION

## Esthétique durable

L'un des objectifs du Plan officiel consiste à bâtir une ville qui est économe d'énergie, qui maîtrise ses émissions polluantes et qui est plus résiliente aux impacts des dérèglements du climat. Tous les travaux d'aménagement doivent tenir compte des occasions de réduire la consommation des ressources pendant la construction et d'aménager des bâtiments qui économisent l'énergie, réduisent la demande dans les périodes de pointe et assurent la résilience contre les interruptions de l'alimentation électrique dans 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 prévenir le pontage thermique et assurer l'épaisseur des murs voulue ainsi que les ratios de fenestration par rapport aux murs permettant d'isoler les bâtiments.

La résilience des bâtiments aux inondations et aux risques climatiques projetés constitue un objectif du Plan officiel. On encourage les proposant à concevoir, pour le traitement des eaux pluviales, les infrastructures durables, adaptées et résilientes aux événements climatiques projetés. Il faut tenir compte, dans la mesure du possible, des solutions d'aménagement de moindre impact ou des solutions inspirées de la nature.

La Ville d'Ottawa encourage les proposant de tous les projets d'aménagement à explorer et à appliquer les règles de l'art de la durabilité pour l'ensemble du cycle de la durée utile des sites et des bâtiments. Elle les encourage à faire appel à des normes de conception durable comme le système de notation des Normes du bâtiment à carbone zéro du Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCA), ainsi que les Normes 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 projets d'aménagement réalisés le long des couloirs de rues principales de moins de 30 m de largeur obligent à s'acquitter de la responsabilité qui consiste à atteindre cet objectif. Les lignes de conduite de l'esthétique reproduites dans ce document viennent étayer la conception durable en faisant la promotion d'un environnement urbain plus compact, inclusif, adapté aux transports en commun, piétonnables et attrayants, en plus d'améliorer les économies d'énergie et la climatorésilience.



# 1.0 ORGANISATION DU SITE

Les couloirs de rues principales étroits représentent historiquement le centre du quartier local et portent parfois la désignation de l'ensemble de la collectivité. Ces rues principales se veulent des espaces piétonnables qui assurent les activités commerciales ainsi que les autres activités socioéconomiques et culturelles. Le Plan officiel oblige à aménager les bâtiments et les ouvrages donnant sur les couloirs de rues principales pour les adapter au contexte, pour encadrer et activer les lieux et pour bien les connecter aux rues, aux parcs et aux espaces de verdure voisins. Dans l'organisation du site, il faut tâcher d'atteindre ces objectifs prépondérants. Les lignes de conduite dont il est question dans la présente section mettent en lumière les grandes considérations suivantes :

- l'implantation des immeubles;
- les piétons et les cyclistes;
- les véhicules et les places de stationnement;
- les services généraux et les services publics.

# 1 ORGANISATION DU SITE

## Implantation des immeubles

### 1.1 Implantation des immeubles

- 1 Accorder les nouveaux immeubles avec les murs urbains existants ou projetés ou avec la marge de retrait moyenne des immeubles voisins afin de créer un paysage urbain visuellement continu. (Figure 1)
- 2 Implanter les aménagements mixtes de très grande hauteur et très massifs dans les nœuds et les portails. (Figure 2)



Figure 1 : Des marges de retrait comparables créent une bordure de rue bien définie.



Figure 2 : Les grandes intersections sont idéales pour l'aménagement des immeubles de plus grande hauteur.

## 1.2 Piétons et cyclistes

- 1 1 Implanter les portes avant pour qu'elles donnent sur la rue principale et pour qu'elles soient directement accessibles depuis le trottoir public. (Figure 3)
- 2 2 Créer des passages piétonniers invitants et bien éclairés pour relier les zones de stationnement arrière aux trottoirs publics ou à la voie publique. (Figure 4)
- 3 3 Prévoir des places de stationnement abritées pour les vélos dans les sites bien en vue non loin des entrées des immeubles et des passages piétonniers. S'assurer que ces aménagements permettent de minorer les conflits avec les piétons. (Figure 5)



Figure 3 : Entrées accessibles des établissements commerciaux qui sont décalées en retrait pour s'assurer que le trottoir n'est pas obstrué.



Figure 4 : Les passages piétonniers relient la rue principale au stationnement à l'arrière et donnent de la place pour planter des arbres.



Figure 5 : Places de stationnement abritées pour les vélos non loin de la porte avant.

# 1 ORGANISATION DU SITE

## Implantation des immeubles

### 1.3 Véhicules et places de stationnement

- 1 Répartir l'accès des véhicules menant aux zones de stationnement parmi les propriétés voisines afin de réduire l'étendue de l'interruption dans le domaine public. (Diagramme 1)
- 2 Implanter le stationnement en surface dans la cour arrière; l'accès des véhicules doit se faire à partir des rues latérales et des allées. (Diagramme 1)
- 3 Préserver, dans la mesure du possible, le réseau des allées publiques automobiles arrière existantes. Réactiver les allées dans les cas où elles sont devenues inactives. (Figure 6)
- 4 Dans les cas où les propriétés sont situées à l'intérieur du quadrilatère et s'il n'y a pas de voie d'accès menant à l'arrière ou d'autres emprises, les entrées de cour peuvent donner directement sur le couloir, à la condition de minorer la largeur et la fréquence des bateaux de trottoirs.
- 5 Minorer le nombre de places de stationnement des voitures. Penser à aménager des places de stationnement sur rue

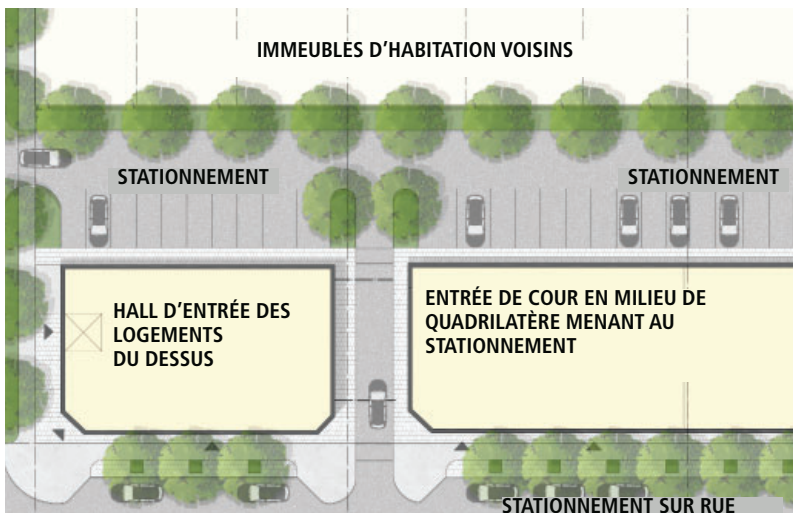


Diagramme 1 : Les terrains de stationnement arrière assurent la continuité des paysages urbains pour les piétons devant les immeubles et permettent d'aménager plus de places de stationnement dans les rues principales



Figure 6 : L'accès au stationnement de ce projet d'aménagement est assuré dans la voie de circulation menant à l'arrière. L'aire d'agrément et l'entrée du bâtiment d'habitation viennent aussi activer la voie d'accès menant à l'arrière.

## 1.4 Services généraux et services publics

- 1 Répartir les zones de services généraux et de services publics entre les différents utilisateurs dans le même bâtiment ou parmi différents bâtiments. (Figure 7)
- 2 Enclôisonner tout l'équipement des services publics dans les bâtiments ou les masquer pour ne plus les voir à partir du couloir et des propriétés privées à l'arrière. Il s'agit entre autres des caissons des services publics, des zones de rangement des conteneurs à déchets et à matières recyclables, des quais de chargement, des rampes, des compresseurs de climatisation, des compteurs de services publics et des transformateurs. (Figures 8 et 9)

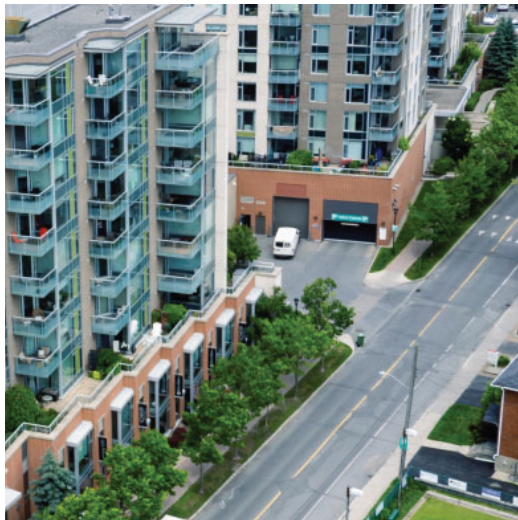


Figure 7 : Ce projet d'aménagement réalisé par phases comprend différents immeubles qui ont la même entrée menant au stationnement et les mêmes installations de chargement.



Figure 8 : Ce projet d'aménagement internalise les installations de chargement et de collecte des déchets



Figure 9 : Les rampes de stationnement et les installations de chargement sont masquées depuis la zone résidentielle voisine..



## 2.0 FORME BÂTIE

Selon le Plan officiel, les aménagements donnant sur les couloirs de rues principales doivent assurer l'implantation des hauteurs et des densités maximums autorisées non loin des couloirs, en reprenant les marges de reculement appropriées des bâtiments et la transition voulue pour les formes bâties. Le plan officiel prévoit aussi que les bâtiments des rues principales doivent encadrer les rues, permettre d'aménager une façade active au niveau du sol, d'établir une échelle qui se rapporte au contexte, d'éviter l'effet de canyon dans les rues et de minorer les répercussions microclimatiques sur le domaine public et sur les zones de commodités privées. Les lignes de conduite suivantes sont destinées à mettre en œuvre ces politiques et sont organisées selon les thèmes suivants :

- a hauteur et la volumétrie;
- l'animation et l'articulation;
- a signalétique des façades.

## 2.1 Hauteur et volumétrie

- 1 Vues en coupe de rues pour l'étude : ratio de la hauteur du bâtiment par rapport à la largeur du couloir routier compris entre 1/1 et 1/3; un ratio de 1/1 est approprié dans les secteurs du cœur urbain, alors qu'un ratio de 1/2 ou 1/3 est idéal pour les autres rues principales. (Diagrammes 2 et 3) Il faut s'assurer que l'ensoleillement des trottoirs est adéquat.

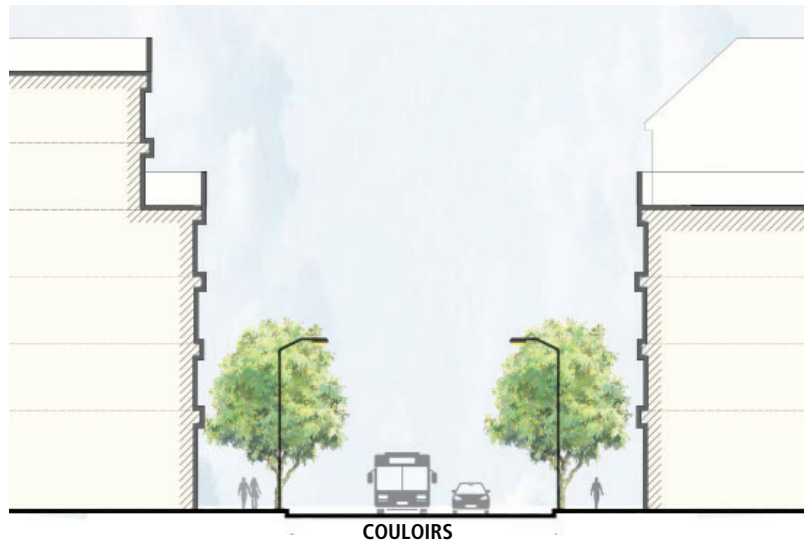


Diagramme 2 : Le ratio de 1/1 pour la hauteur des immeubles par rapport à la largeur de l'emprise produit un sentiment d'enclotement confortable..

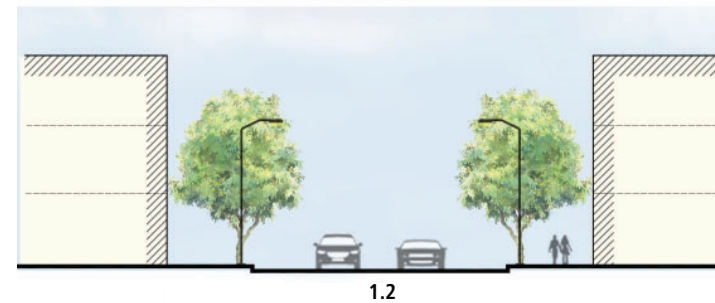
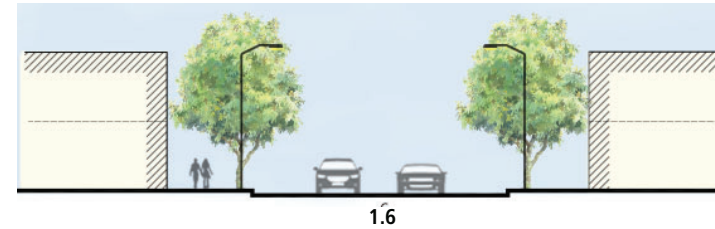


Diagramme 3 : Le ratio de la vue en coupe de la rue évolue pour passer de 1/3 à 1/1 lorsque la rue se densifie.

## 2 FORME BÂTIE

### Hauteur et volumétrie

- 2 Décaler en retrait des étages supérieurs des immeubles de plus grande hauteur pour permettre de réaliser une échelle humaine et de mieux éclairer le domaine public.
- 3 Prévoir des interruptions périodiques du mur urbain ou des variations mineures dans la marge de reculement des bâtiments et dans le tracé pour augmenter l'intérêt porté au paysage urbain et afin de prévoir un espace pour les activités qui se déroulent non loin des trottoirs.
- 4 Veiller à ce que les immeubles d'habitation et les bâtiments institutionnels voisins à l'arrière soient suffisamment bien éclairés et privés en s'assurant que les nouveaux travaux d'aménagement sont compatibles avec les aménagements voisins et y sont adaptés du point de vue de la maximisation de la lumière et de la minoration des vues plongeantes.



Figure 10 : La marge de retrait des bâtiments de plus de trois ou quatre étages préserve l'échelle humaine et favorise un meilleur éclairage lorsqu'il s'agit de se rendre au trottoir.



Figure 11 : Les légères variations dans le tracé des bâtiments augmentent l'attrait de la rue.



Figure 12 : La hauteur et la séparation appropriées des bâtiments assurent l'accès à la lumière naturelle et protègent l'intimité..

## 2.2 Animation et articulation

- 1 Prévoir des aménagements piétonnables actifs au rez de chaussée et prévoir des fenêtres et des portes vitrées pour que la façade des murs aménagée au niveau des piétons et donnant sur la rue soit très transparente, en respectant les Lignes directrices de conception sécuritaire pour les oiseaux et en optimisant l'économie de l'énergie. (Figure 16)
- 2 Prévoir des moyens de protection des piétons contre les intempéries, par exemple des colonnades, des dais individuels, des auvents et des balcons. (Figure 17)
- 3 Aménager des logements au dessus du rez de chaussée dans les immeubles à vocation polyvalente et prévoir des entrées communes menant aux logements, clairement accessibles depuis la rue. (Pour ces logements, envisager d'installer des fenêtres à triple vitrage et d'aménager les chambres à coucher à l'écart de la rue principale pour répondre aux inquiétudes à propos du bruit et de l'aération.



Figure 13 : La devanture très visible au niveau de la rue anime le paysage urbain. Les entrées en retrait des établissements commerciaux protègent les piétons contre les intempéries.



Figure 14 : Des dais individuels assurent la protection contre les intempéries et animent le paysage urbain.

## 2 FORME BÂTIE

## Animation et articulation

- 4 Concevoir des bâtiments de qualité riches en détails architecturaux et respectant le rythme et le modèle des immeubles existants ou planifiés donnant sur la rue, en alignant les éléments comme les fenêtres, les portes avant, les lignes de la corniche et les fascias, entre autres, et en faisant appel à des matériaux locaux de grande qualité dans la mesure du possible.
- 5 Il faut mettre de l'avant les bâtiments construits sur les coins de rue et les articuler pour tenir compte de la voie publique, en prévoyant un traitement spécial du coin, par exemple en y aménageant une entrée. (Figures 19 et 20)



Figure 15 : Cet aménagement intercalaire respecte son contexte. La concordance des lignes de référence crée une harmonie..



Figure 16 : Les détails architecturaux rehaussent le paysage urbain sur les devantures publiques de cet immeuble de coin.



Figure 17 : L'articulation de la volumétrie assure l'ancrage du bâtiment au coin des rues. Le socle de faible hauteur est compatible avec le contexte existant.

## 2.3 Signalétique de la façade

- 1 Concevoir les immeubles pour intégrer des espaces définis afin d'installer des enseignes qui respectent l'échelle des bâtiments, les caractéristiques architecturales, l'uniformité de la signalétique et les objectifs fixés pour l'esthétique du paysage urbain. (Figure 21)
- 2 Concevoir l'éclairage afin de l'orienter strictement vers les enseignes pour éviter l'éblouissement et la diffusion de la lumière sur les aménagements fonciers attenants



Figure 18 : Les enseignes compactes s'harmonisent avec l'esthétique du bâtiment.



Figure 19 : L'éclairage spécialisé des enseignes évite les effets d'éblouissement.



## 3.0 DOMAINE PIÉTONNIER

Le Plan officiel oblige à créer des espaces publics et privés de qualité, qui sont sécuritaires, accessibles, qui facilitent les déplacements et qui sont attrayants. Les couloirs de rues principales sont souvent le cœur des collectivités et se veulent des lieux de rassemblement qui favorisent les activités des piétons. Ces couloirs de rues principales sont souvent les secteurs prioritaires de la Ville dans l'esthétique et obligent à respecter des normes de conception, de construction et d'entretien plus rigoureuses. Les lignes de conduite reproduites dans cette section mettent en lumière :

- les éléments du paysage urbain;
- 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 pour concourir au verdissement et à l'embellissement de la Ville d'Ottawa.
- 2 Prévoir ou réaménager des trottoirs de béton d'au moins 2,0 m de largeur et les implanter pour qu'ils s'harmonisent avec les plans approuvés pour l'esthétique du paysage urbain du secteur ou avec les politiques cadres du plan local. Dans les cas où il n'y a pas de plan approuvé pour le paysage urbain, les harmoniser avec le contexte existant. (Diagramme 4)
- 3 Prévoir une banquette pour le mobilier urbain, les rues et les canalisations des services publics, non loin des trottoirs dans la mesure du possible. (Diagramme 4)
- 4 Prévoir une zone attenante aux façades des magasins pour les marquises, les terrasses en plein air ou les étalages marchands spécialisés. (Zone de la façade, diagramme 4)



Diagramme 4 : Vue en coupe et plan du paysage urbain représentant le boulevard, le trottoir et la zone de la devanture des commerces de détail (zone de la façade).

### 3 Éléments du paysage urbain

## DOMAINE PIÉTONNIER

- 5 Aménager des trottoirs plus larges pour les sites très achalandés par les piétons dans les transects du cœur du centre ville.
- 6 Planter des bosquets et aménager des espaces de verdure supplémentaires dans les rues résidentielles attenantes dans les cas où elles rejoignent les rues principales. (Figure 24)
- 7 Aménager les espaces publiquement accessibles du domaine privé (EPADP), par exemple des espaces verts jalonnés d'arbres, des miniparcs, des cours jardins, des cafés en plein air, des bancs publics ainsi que des piscines ou des fontaines décoratives. (Figures 25, 26 et 27)



Figure 20 : Aménager une zone piétonnable dégagée et sans obstruction ainsi qu'une banquette pour le mobilier urbain et les arbres.



Figure 21 : Planter d'autres arbres aux intersections, dans les secteurs dans lesquels les rues résidentielles rejoignent les rues principales, pour aménager d'autres zones de verdure et créer un effet tampon pour le quartier résidentiel.



Figure 22 : Les EPADP et les terrasses en plein air constituent des commodités et dégagent l'angle des rues principales.

- 8 Centraliser ou regrouper les éléments du paysage urbain et les canalisations des services publics dans la mesure du possible pour minorer l'encombrement. (Figure 28)
- 9 Coordonner les sites de plantation d'arbres et d'implantation de l'éclairage avec les canalisations de services publics hors sol et en sous sol. (Figure 29)
- 10 Positionner les panneaux indicateurs temporaires aux endroits où ils ne nuisent pas au déplacement des piétons.



Figure 23 : Grouper les éléments pour aménager un paysage urbain organisé et non encombré.



Figure 24 : Assurer la coordination avec les lampadaires pour veiller à ce que les conditions soient adaptées à la croissance saine des arbres.

## 3.2 Éclairage

- 1 Prévoir un éclairage public et privé adapté au caractère de la rue et aux aménagements du rez-de-chaussée donnant sur les rues principales, en priorisant les zones piétonnes. (Figure 30)
- 2 Concevoir l'éclairage des rues pour éviter l'éblouissement ou la diffusion de la lumière sur les aménagements environnants.
- 3 Assurer l'appoint de l'éclairage des rues dans les cas nécessaires en fixant des luminaires sur les immeubles afin de mettre en valeur et d'animer les bâtiments et les espaces. (Figure 31)



Figure 25 : Le mobilier urbain simple et élégant peut être approprié dans un contexte transitionnel.



Figure 26 : Les lampadaires montés sur les murs mettent en valeur et animent les bâtiments et le domaine piétonnier.

## 3.3 Paysagement

- 1 Prévoir une zone paysagée d'au moins 3,0 m de largeur à la lisière des sites dans lesquels les zones de stationnement, les voies carrossables ou les voies d'attente sont attenantes à des rues publiques. Prévoir des arbres, des arbustes et des murets pour masquer les voitures en assurant la visibilité du site au niveau des yeux. (Figures 32 et 33)
- 2 Prévoir une zone paysagée d'au moins 3,0 m de largeur, qui peut comprendre un mur plein ou une clôture massive, en plus des végétaux, sur la périphérie des sites attenants à des immeubles d'habitation ou institutionnels.



Figure 27 : Les arbres et les arbustes plantés dans une zone paysagée dont la superficie est suffisante le long des trottoirs masquent les voitures de la vue du public.

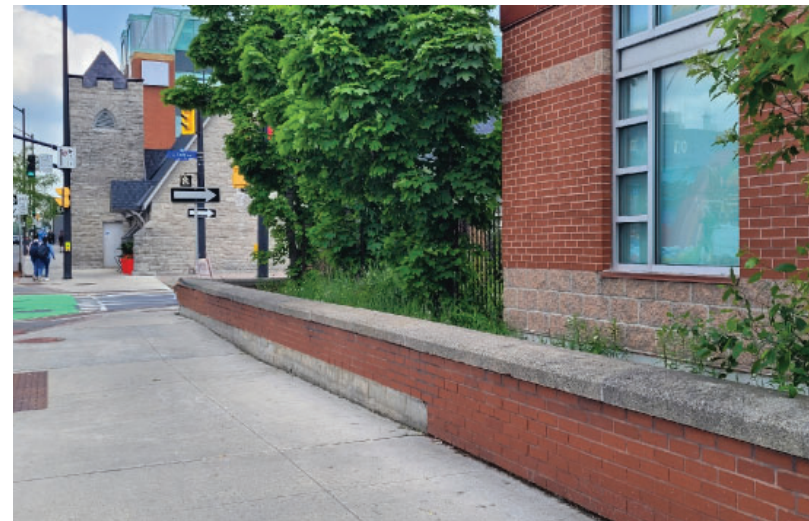


Figure 28 : Les murs de faible hauteur et les végétaux masquent visuellement les zones de stationnement depuis les trottoirs publics.

- 3 Sélectionner des arbres, des arbustes et d'autres végétaux en tenant compte de leur tolérance aux conditions urbaines, dont le sel de voirie ou la chaleur. Donner la préférence aux espèces indigènes de la région qui sont de même qualité.
- 4 Protéger et mettre en valeur les vieux arbres, les essences d'arbres et les arbres matures sur les lieux en minorant les modifications du niveau du sol.
- 5 Améliorer les conditions de plantation des arbres dans le domaine public pour permettre de planter des arbres sur le bord des rues conformément aux règles de l'art municipales. Dans les zones dans lesquelles les services publics imposent des contraintes, il se peut que les demandeurs doivent explorer les solutions à structure modulaire pour les fosses de plantation (cellules de sol) ou d'autres méthodes innovantes pour planter des arbres sur le bord des rues. (Figure 33)
- 6 Faire appel à des technologies comme les toitures vertes, les systèmes d'irrigation goutte à goutte et d'autres approches mises en lumière dans les normes de conception durable, par exemple les normes (LEED) Leadership in Energy and Environmental Design).



Diagramme 5 : La cellule de sol Silva Cell est l'une des méthodes auxquelles on fait appel pour planter des arbres dans les zones de contraintes. Cette méthode de conception s'inspire du concept général de la cellule Silva.



## CRÉDIT DES IMAGES

# CRÉDIT DES IMAGES

**Photos de la page couverture, de la page 25 et des figures**

**7, 11 et 19** : Angel Torrella Reyes. Reproduction : gracieuseté d'Angel Torrella Reyes.

**Photo de la table des matières et de la page 1** : Urban Capital. Reproduction : gracieuseté d'Urban Capital.

**Photos de la page 10 et des figures 2, 16 et 26** : Hobin Architecture Incorporated.

**Figure 4** : Julie Nolan. Reproduction : gracieuseté de Julie Nolan.

**Figures 1, 14, 17 et 18** : Membres du personnel inconnus de la Ville d'Ottawa.

**Photos des pages 5 et 16 et des figures 3, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27 et 28** : Randolph Wang.

Reproduction : gracieuseté de Randolph Wang.

**Diagrammes 1, 2, 3 et 4** : Créés par Sahara Shrestha et rendus par Karanpreet Kaur.

**Diagramme 5** : Rendu par Karanpreet Kaur d'après une vue en coupe dessinée par Parsons Corporation pour la Ville d'Ottawa.