

Lignes directrices de l'esthétique urbaine pour les utilisations commerciales

Stations d'essence



TABLE DES MATIÈRES

Introduction

1.0 Organisation du site

1.1	Positionnement des bâtiments.....	08
1.2	Piétons et cyclistes	10
1.3	Véhicules et stationnement	12
1.4	Viabilisation et services publics	15

2.0 Paysagement et éléments paysagés

2.1	Paysagement.....	18
2.2	Signalétique.....	20
2.3	Éclairage.....	21
2.4	Durabilité.....	22

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 la conception durable
- les cas dans lesquels il faut appliquer ces lignes directrices et les modalités selon lesquelles elles doivent l'être.

INTRODUCTION

Définition

Une station d'essence est un établissement qui vend au détail du carburant automobile et qui peut être doté de places de stationnement adaptées aux véhicules électriques et d'aménagements accessoires pour la vente au détail. Cet établissement est constitué d'un poste d'essence équipé de pistolets pour le remplissage de l'essence et, généralement, d'autres installations assimilées comme un lave auto, des services de réparation de voitures, un magasin de proximité et des services alimentaires.

Utilisation et application

L'objectif de ces lignes directrices consiste à faire des recommandations sur la conception pour évaluer, promouvoir et réaliser l'aménagement adéquat des stations d'essence. Le contexte et les conditions spécifiques des sites sont revus de concert avec ces lignes directrices, qui doivent s'appliquer sur tout le territoire de la Ville dans l'aménagement de toutes les stations d'essence. Dans les cas où des stations d'essence sont implantées dans les secteurs portant la désignation de couloir, les lignes directrices pour les travaux d'aménagement dans les couloirs produisent elles aussi leurs effets. Dans les cas où les stations d'essence sont aménagées avec des installations de service au volant, les lignes directrices pour les installations de service au volant s'appliquent elles aussi. Dans les cas où il existe un plan de conception communautaire ou une étude de planification pertinente,

les lignes directrices reproduites dans ces pages viennent étoffer ces documents. Il faut aussi les appliquer pour permettre d'éclairer la préparation des nouveaux plans de conception communautaire.

Objectifs

- Promouvoir l'aménagement compatible des stations d'essence qui cadrent bien avec le contexte existant ou planifié et qui améliorent ce contexte.
- Protéger et rehausser le caractère et la qualité des secteurs et des quartiers dans lesquels sont aménagées des stations d'essence.
- Mettre en valeur les voies publiques et concourir à la grande qualité des espaces publics.
- Créer des zones de circulation sécuritaires et contrôlées, qui harmonisent les besoins des automobilistes, des cyclistes et des piétons.
- Minorer les répercussions qui pourraient être causées par les activités des lieux sur les aménagements fonciers voisins.

Orientation du Plan officiel et du Règlement de zonage

Le Plan officiel prévoit, parmi ses questions transversales, la création de « collectivités saines et inclusives ». Dans la zone urbaine, ce plan encourage l'aménagement de quartiers du quart d'heure sains et piétonnables, caractérisés par différentes options de logement, ainsi

que par des services et des commodités auxiliaires. Le Plan officiel n'encourage pas l'aménagement de nouvelles stations d'essence dans les zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC). Le *Règlement de zonage* s'applique aux secteurs dans lesquels on peut autoriser l'aménagement des stations d'essence. En général, les stations d'essence sont autorisées dans certaines zones commerciales et dans toutes les zones industrielles. Il ne s'agit pas d'un aménagement autorisé dans les zones résidentielles et dans les zones destinées aux aménagements axés sur les transports en commun et de grande densité.

À l'heure actuelle, on constate que des stations d'essence sont aménagées dans tous les transects. Dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, l'objectif du Plan officiel consiste à préserver et rehausser un modèle urbain de la forme bâtie et de la conception des sites, ainsi qu'un ensemble d'aménagements, de même qu'à prioriser les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun. Le Plan officiel confirme le modèle existant des aménagements tributaires de la voiture dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue et encourage à profiter des occasions d'améliorer la commodité et le niveau de service pour les modes de déplacement à pied et à vélo et de transport en commun pour qu'au fil du temps, ces secteurs puissent se transformer en quartiers du quart d'heure. Dans le transect de la Ceinture de verdure et dans le transect du secteur rural, le Plan officiel tient compte du modèle rural de la forme bâtie et de la conception des sites. L'aménagement du transect de la Ceinture de verdure et du transect du secteur rural doit préserver le caractère, l'image et l'identité de la zone rurale. Le Plan officiel oblige à aménager à l'écart de la façade des immeubles donnant sur la voie publique les places de stationnement et les zones asphaltées des complexes immobiliers.

L'annexe C16 du Plan officiel fait état des emprises protégées qui permettent de prévoir des éléments du paysage urbain et de répondre aux besoins des piétons et des cyclistes. La section 4.6 du Plan officiel décrit dans leurs grandes lignes quelques objectifs essentiels de l'esthétique urbaine du Plan qui peuvent avoir une incidence sur la conception des stations d'essence. Il s'agit entre autres de promouvoir l'excellence de l'esthétique dans les secteurs prioritaires de la conception, de s'assurer que les investissements consacrés aux infrastructures rehaussent les rues, les trottoirs et les autres points de rassemblement de la ville qui promeuvent un mode de vie sain, et de veiller à l'efficacité de la planification du site pour permettre de réaliser des objectifs des couloirs, des carrefours et des quartiers et le caractère des villages et des paysages ruraux.

Le *Règlement de zonage* comprend les exigences détaillées à respecter pour la conception des stations d'essence dans les cas dans lesquels elles sont autorisées.

Contexte et enjeux

Dans l'industrie, de nombreuses tendances influent sur la conception des sites des stations d'essence. Les stations d'essence sont généralement ouvertes 24 heures sur 24, sont généralement aménagées sur des sites plus vastes et comprennent un nombre plus considérable de pompes à essence. Les services de réparation de voitures associés aux stations d'essence sont de moins en moins nombreux, alors que d'autres services comme les places de stationnement adaptées aux véhicules électriques, les magasins de proximité, les lave autos, les guichets bancaires automatiques, les commerces de détail et les services au volant se généralisent, ce qui explique que les consommateurs sortent de leur véhicule et se déplacent à pied sur ces sites. En outre, les grandes sociétés pétrolières ont adopté un ensemble de types de

INTRODUCTION

bâtiments et de toits normalisés pour diffuser une image cohérente et assurer leur présence sur le marché. Dans la foulée de ces tendances, la conception des sites des stations d'essence comporte plusieurs difficultés, notamment dans l'intégration des modèles de bâtiments prototypes et des éléments de l'image institutionnelle dans le contexte immédiat, en plus de tenir compte de la complexité des grands sites et des impératifs dictés par les nombreux aménagements différents, de mettre au point un modèle de circulation pour répondre aux besoins des automobilistes, des piétons et des cyclistes, d'aménager un environnement convivial pour les piétons dans les rues publiques et d'utiliser efficacement les zones paysagées pour améliorer l'ensemble de la qualité environnementale et visuelle des secteurs.

Dans les prochaines années, on s'attend à ce que les véhicules électriques se généralisent, et les carburants automobiles pourraient céder la place à d'autres options de recharge plus écologiques. Les infrastructures de ravitaillement des véhicules électriques sont appelées à évoluer en raison du perfectionnement des batteries et des moyens de recharge, et ces changements pourraient avoir des incidences sur la conception des stations d'essence.

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, d'économiser l'énergie, de réduire la demande pendant les périodes de pointe et d'assurer la résilience contre les interruptions de l'alimentation en électricité. 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 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.

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 conception des nouvelles stations d'essence oblige à tenir compte des objectifs de la durabilité, en faisant la promotion des environnements compacts et piétonnables, des bâtiments économes d'énergie et des plans d'étude des sites climatorésilients.



1.0 ORGANISATION DU SITE

On peut autoriser l'implantation des stations d'essence dans certains aménagements fonciers désignés dans différents transects. L'organisation du site d'une station d'essence doit respecter les objectifs du Plan officiel et tenir compte des conditions des différents transects. L'approche à adopter dans la conception du site doit harmoniser les besoins en circulation automobile avec la connectivité piétonne et l'efficacité du site avec la qualité du domaine public. Les lignes directrices suivantes constituent des recommandations sur la conception des sites et comportent des directives sur :

- 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 Réagir aux éléments positifs du contexte grâce à des moyens comme la hauteur des bâtiments, les marges de retrait, l'orientation des bâtiments et les styles d'architecture. (Figure 1)
- 2 Positionner les structures des bâtiments (comme les lave autos, les magasins de proximité et les marquises) non loin de la rue pour permettre de définir la lisière de la rue. (Figure 2)
- 3 Prévoir des fenêtres et des portes transparentes pour les bâtiments des commerces de détail afin d'assurer la visibilité des établissements commerciaux, des îlots de ravitaillement et des rues des environs.



Figure 1 : Le traitement architectural de cette station d'essence aménagée dans un village rural est adapté au contexte du site.



Figure 2 : Ce magasin de proximité non loin de la rue permet de bien définir le bord de la rue et d'assurer une liaison piétonnable directe.

- 4 Concevoir tous les côtés des bâtiments et des îlots de ravitaillement dans un style architectural cohérent pour rehausser le paysage urbain. (Figure 3)
- 5 Recourir à des éléments de l'architecture et au vitrage pour les devantures des immeubles donnant sur la voie publique. Une forte proportion de vitrages transparents permet de voir l'intérieur des bâtiments. (Figure 4)
- 6 Prévoir des vues et des lignes de mire claires entre le site, les aménagements des environs et la voie publique afin d'assurer des niveaux de sécurité et de confort suffisants. (Figure 5)



Figure 3 : Le détail du bâtiment de cette station d'essence concourt à l'aménagement d'un paysage urbain intéressant et visuellement attrayant.



Figure 4 : Les fenêtres de verre de ce lave auto donnent sur la zone publique.



Figure 5 : Le paysagement luxuriant de la cour avant rehausse le paysage urbain tout en offrant des panoramas sur le site.

1 ORGANISATION DU SITE

Piétons et cyclistes

1.2 Piétons et cyclistes

- 1 Prévoir un trottoir dégagé d'au moins 2,0 mètres de largeur entre le trottoir public (ou les zones de stationnement) et les entrées du bâtiment. (Figure 6)
- 2 Distinguer les allées piétonnières et les surfaces automobiles en faisant appel à des pavés variés et en rehaussant les allées à la hauteur de la bordure de la rue. (Figure 7)



Figure 6 : Les piétons ont facilement accès au site grâce à cette promenade de liaison piétonnière.



Figure 7 : Sur ce site, les promenades piétonnières ombragées assurent la liaison des différentes constituantes du site.

- 3 Prévoir une allée piétonnière dégagée et non obstruée de 2,0 mètres de largeur 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 8)
- 4 Localiser les places de stationnement obligatoires des vélos non loin de l'entrée du bâtiment de manière à ne pas entraver les déplacements des piétons. (Figure 9)



Figure 8 : Le trottoir public aménagé en travers de la voie d'accès privée constitue une zone piétonnable.



Figure 9 : Les places de stationnement des vélos sont aménagées non loin de l'entrée du bâtiment.

1 ORGANISATION DU SITE

Véhicules et stationnement

1.3 Véhicules et stationnement

- 1 Implanter les points d'accès des voitures menant aux sites pour éloigner le plus possible ces points par rapport aux intersections des rues.
- 2 Minorer le nombre et la largeur des voies d'accès des voitures depuis la voie publique en s'assurant qu'elles répondent aux exigences du Règlement municipal sur les voies d'accès privées. Éviter les conflits avec les piétons le long de la rue en définissant une entrée carrossable plus

étroite, en permettant aux chauffeurs des camions citernes de manœuvrer. (Figure 10)

- 3 Prévoir une distance suffisante pour les automobilistes entre la sortie du lave auto et la voie publique afin de minorer les traces d'eau dans la rue en hiver.
- 4 Concevoir la circulation sur le site afin de minorer les conflits entre les piétons et les automobilistes.



Figure 10 : La voie d'accès est assez large pour éviter les conflits avec les piétons sur le trottoir.

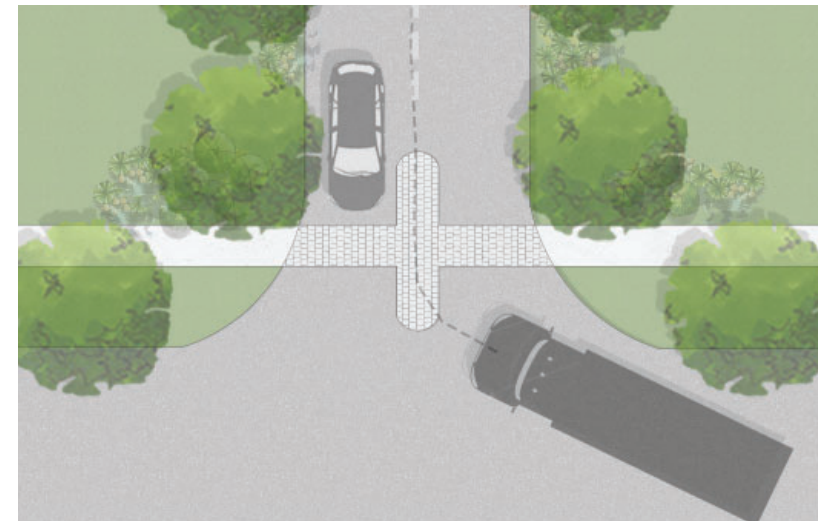


Diagramme 1 : L'entrée des voitures et le passage piétonnier sont clairement définis; le revêtement contrastant et affleurant permet aux chauffeurs de camions citernes de manœuvrer.

- 5 Concevoir la circulation sur le site pour favoriser les déplacements sans entrave des camions citernes et la sécurité de la livraison des carburants. Prévoir un dégagement suffisant pour les camions citernes sous les toits.
- 6 N'aménager que le nombre minimum de places de stationnement exigé dans le Règlement de zonage.
- 7 Les places de stationnement des véhicules électriques doivent être aménagées afin d'éviter que les infrastructures nécessaires aux opérations (bornes de recharge des véhicules électriques, prises de courant, et ainsi de suite, pour permettre de recharger les véhicules électriques) n'entravent pas les parcours piétonnables.

Voies des files d'attente

- 1 Implanter les voies de file d'attente à l'écart des aménagements sensibles attenants comme les aires d'agrément résidentielles et en plein air afin de réduire les répercussions du bruit et de la pollution qui pourraient être causées par les files de voitures dans ces aménagements. Faire appel au paysagement et prévoir des clôtures pour permettre d'amortir les répercussions potentielles.
- 2 Aménager le point de départ de la voie de la file d'attente à l'arrière du site pour éviter que les véhicules qui font la file bloquent la circulation dans les rues publiques ou les déplacements des autres véhicules sur le site. (Diagramme 2)

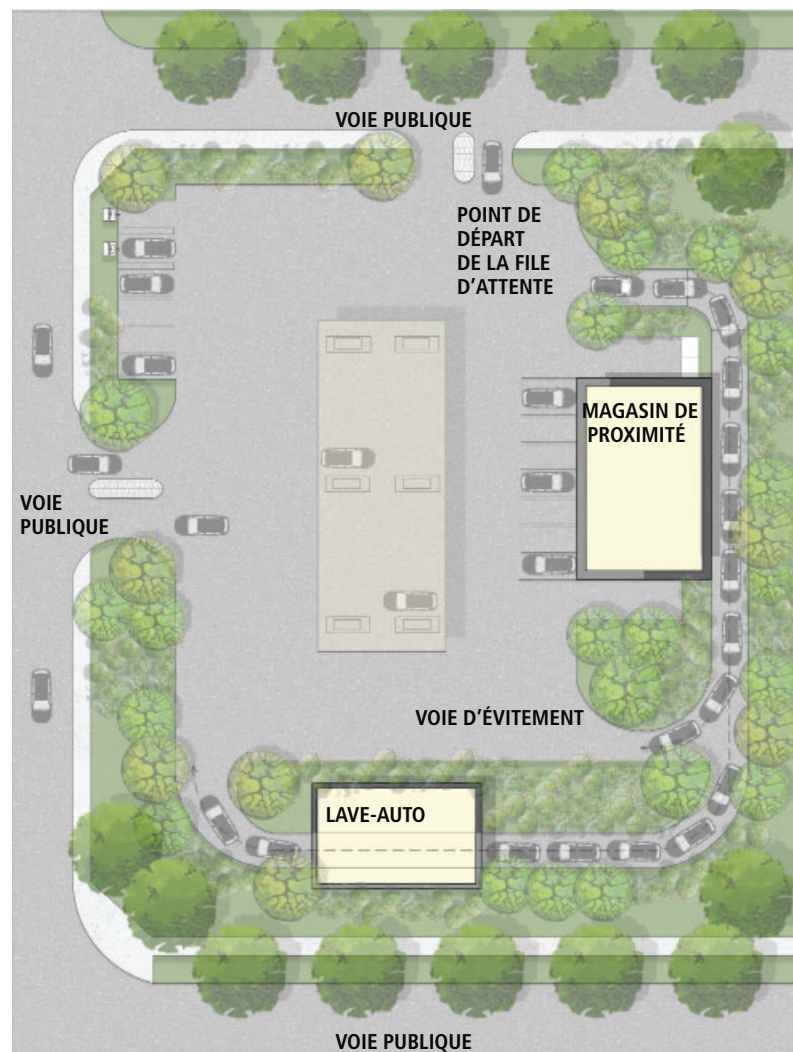


Diagramme 2 : Le point de départ de la voie d'attente du lave auto est aménagé à l'écart des voies publiques et des autres voies de circulation sur le site.

1 ORGANISATION DU SITE

Véhicules et stationnement

- 3 Prévoir des voies de file d'attente séparées lorsqu'il y a sur le même site deux installations de service au volant (par exemple un lave auto et un magasin de proximité avec service au volant).
- 4 Prévoir des voies d'évitement et le nombre voulu de places pour les files d'attente comme l'exige le Règlement de zonage afin de créer des voies d'attente efficaces et de minorer les conflits sur le site. (Diagramme 3)
- 5 Séparer les voies des files d'attente d'une part et, d'autre part, les zones de stationnement et les voies d'accès des voitures en aménageant des îlots paysagés, des pavés décoratifs, des îlots perméables et des lignes balisées.

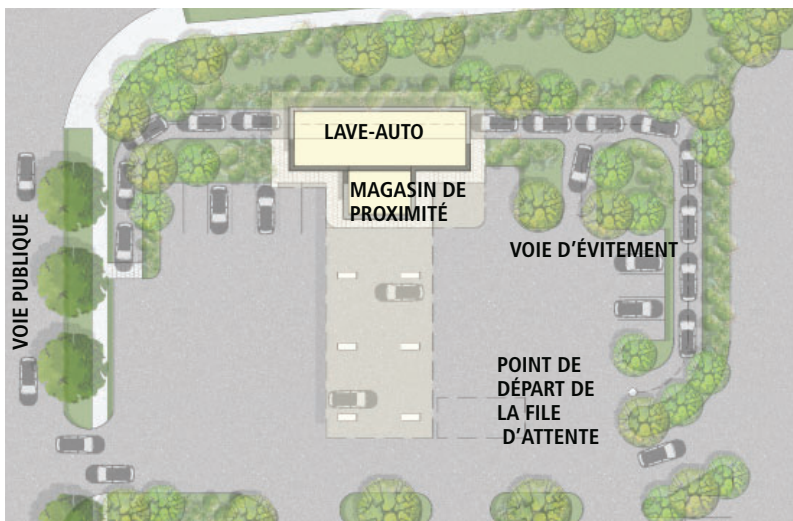


Diagramme 3 : La voie d'évitement permet aux automobilistes de sortir d'unet file d'attente.



Figure 11 : Le paysagement permet de définir les voies de file d'attente et file d'attente, d'assurer la séparation par rapport à la rue.

1.4 Viabilisation et services publics

- 1 Aménager les zones qui produisent du bruit, notamment en prévoyant des zones pour passer les commandes par haut-parleurs, des portes pour les lave autos, des aspirateurs en libre-service, des aires de chargement en plein air, des zones de remisage des ordures et des voies de file d'attente, pour qu'elles soient à l'écart des aménagements sensibles comme les zones résidentielles, les écoles et les centres de garde d'enfants.
- 2 Aménager tous les biens d'équipement des services publics dans les bâtiments ou les masquer depuis les voies publiques et les propriétés privées à l'arrière. Il s'agit entre autres des caissons de canalisations de services publics, du remisage des déchets, des débarcadères et des rampes, ainsi que des compresseurs de climatisation.



Figure 12 : Une zone tampon paysagée luxuriante est aménagée le long de la clôture du site non loin de la voie de sortie du lave auto.

- 3 Concevoir, pour le remisage des ordures, des clôtures externes par rapport à l'immeuble en faisant appel aux mêmes matériaux que ceux de l'immeuble, et s'assurer que la hauteur des murs est suffisante pour dissimuler complètement les bennes à ordures. Ces clôtures doivent être installées à l'écart des voies publiques et des aires d'agrément.
- 4 Aménager l'équipement mécanique de la toiture en retrait par rapport à la lisière du bâtiment et le masquer pour minorer l'impact visuel.



Figure 13 : Dans cette station d'essence, l'ouvrage de remisage des ordures est harmonisé visuellement avec le bâtiment principal en faisant appel à des coloris et à des textures de matériaux comparables.



2.0 PAYSAGEMENT ET ÉLÉMENTS PAYSAGÉS

Le paysagement est important pour l'environnement, les fonctions du site, le domaine public, l'expérience visuelle et les caractéristiques des quartiers. Le Plan officiel prévoit des politiques se rapportant à la conception du paysagement d'une station d'essence. Ces politiques portent entre autres sur le paysagement des voies publiques, des terrains privés et des aires des alentours des zones de stationnement, sur la gestion des eaux pluviales, sur les cibles du couvert forestier et sur l'esthétique urbaine. Les lignes directrices suivantes mettent l'accent sur les éléments essentiels du paysagement qui influent sur le domaine public et sur l'aménagement du site, à savoir :

- le paysagement;
- la signalétique;
- l'éclairage;
- la durabilité

2.1 Paysagement

- 1 Prévoir une zone paysagée sur la lisière du site selon une superficie suffisante pour permettre de planter des arbres à feuilles caduques ou des conifères dans les secteurs dans lesquels les zones de stationnement, les voies automobiles ou les voies de file d'attente donnent sur une rue publique. Planter des arbres et des arbustes et aménager des murets pour masquer les voitures tout en assurant la visibilité du site au niveau des yeux. (Figures 15 et 14) Il est recommandé de prévoir une zone paysagée de 3 à 5 mètres de large environ pour permettre de planter des arbres.
- 2 Prévoir d'aménager des éléments architecturaux ou paysagés importants à l'angle des sites de coin afin de mettre en valeur la voie publique et d'améliorer le paysage urbain. (Figure 15)
- 3 Prévoir des arbres pour l'ombragement et un paysage luxuriant, de concert avec l'orientation des bâtiments, afin de rehausser le paysage urbain et de définir le bord de la rue lorsqu'il est inévitable de décaler les bâtiments par rapport à la rue. (Figure 16)
- 4 Sélectionner les arbres, les arbustes et les autres végétaux en tenant compte de leur tolérance aux conditions urbaines, dont les sels de voirie et la chaleur. Donner la préférence aux espèces indigènes de la région qui sont tout aussi bien adaptées



Figure 14 : Le muret vient masquer les zones asphaltées tout en assurant la visibilité du site.



Figure 15 : Le paysagement de l'angle fortifie le paysage urbain sans bloquer la vue.



Figure 16 : Le paysagement de la lisière de ce site masque les voies d'accès de la vue.

- 5 Prévoir un espace paysagé suffisant, dans les cours latérales et la cour arrière du site, pour planter des arbres et pour aménager le paysagement afin de masquer les lieux et de mettre en valeur les bienfaits environnementaux. Il est recommandé de prévoir une zone paysagée de l'ordre de 3 à 5 mètres de largeur pour pouvoir planter des arbres.
- 6 Prévoir une zone paysagée d'au moins 3 à 5 mètres de largeur; cette zone peut comprendre un mur plein ou une clôture, en plus des végétaux, sur les lisières des sites jouxtant des immeubles d'habitation, des établissements institutionnels et des centres de garde d'enfants.
- 7 Protéger et mettre en valeur les arbres patrimoniaux, les essences d'arbres de grande valeur et les arbres matures du site en programmant le site en fonction de la préservation des arbres. Minorer les changements de niveau et préserver les surfaces perméables.
- 8 Planifier le site afin d'aménager des zones pour le remisage temporaire de la neige sans créer de conflits avec la circulation sur le site, avec les nouveaux arbres à planter et avec les caissons de services publics.
- 9 Amortir les impacts potentiels du bruit en faisant appel aux structures des bâtiments, à des talus paysagés ou à des clôtures d'atténuation du bruit (d'au moins 1,8 mètre de hauteur) à l'avant en faisant appel au paysagement comme moyen de réduire la pollution par le bruit.
- 10 Planter des arbres le long des devantures donnant sur la rue conformément aux lignes directrices pour la plantation des arbres, en application des politiques de la Ville.



Figure 17 : Le paysagement de la lisière de la rue vient masquer et rehausser les bienfaits environnementaux du site.



Figure 18 : Zone tampon paysagée entre le lave auto et le secteur résidentiel voisin

2.2 Signalétique

- 1 Baliser la chaussée et prévoir des panneaux d'orientation pour améliorer la clarté des déplacements sur le site.
- 2 Concevoir les bâtiments pour prévoir des espaces définis afin de pouvoir installer des enseignes qui respectent l'échelle des bâtiments, les fonctions architecturales, l'uniformité de la signalétique et les objectifs fixés pour la conception du paysage urbain. (Figure 19)
- 3 Concevoir l'éclairage des enseignes afin de l'orienter strictement vers les enseignes pour éviter l'éblouissement et la diffusion de la lumière sur les aménagements fonciers attenants.
- 4 Concevoir et implanter les enseignes montées au sol et sur les murs pour assurer l'appoint du caractère et de l'échelle du secteur et pour promouvoir un environnement piétonnable actif. Intégrer les caractéristiques du paysage avec les enseignes montées au sol. (Figure 20)
- 5 Restreindre les enseignes temporaires et portables. Interdire les tableaux d'affichage, les enseignes pivotantes et les enseignes sur les toits dans le domaine privé.



Figure 19 : Le lave auto prévoit pour l'enseigne un espace défini qui respecte l'échelle du bâtiment.



Figure 20 : L'enseigne montée au sol est intégrée dans le paysage à l'entrée du site.

2.3 Éclairage

- 1 Concevoir l'éclairage pour éviter toute projection vers le haut, tout éblouissement et toute diffusion sur les aménagements attenants. Éviter de diriger les sources d'éclairage vers les propriétés attenantes et prévoir des écrans dans les cas nécessaires. (Figure 23)
- 2 Faire appel à des sources d'éclairage blanc conformes à la certification DarkSky et économes d'énergie afin de réduire les frais d'énergie et de créer un équilibre naturel des couleurs pour la sûreté et la sécurité.



Figure 21 : L'éclairage n'a pas de répercussion sur les environs, et le service est suffisamment bien éclairé.

2.4 Durabilité

- 1 Faire appel à des technologies de bâtiment écologiques, par exemple en installant des panneaux photovoltaïques sur les toits, en utilisant des matériaux pour les toits blancs ou des matériaux réfléchissants pour la toiture et en faisant appel à d'autres méthodes reconnues dans le cadre des programmes de certification des bâtiments écologiques.
- 2 Prévoir des zones gazonnées et des platebandes pour recueillir, emmagasiner et filtrer les eaux pluviales afin de réduire le ruissellement. Minorer les zones asphaltées comme les aires de stationnement et les voies d'accès des voitures et maximiser les surfaces perméables à l'eau pour concourir à l'esthétique et à la durabilité environnementale du site et de l'ensemble de son contexte, en augmentant la pénétration de l'eau dans la nappe phréatique, en réduisant la pollution des plans d'eau de la localité et en abaissant la charge des eaux de ruissellement dans les infrastructures locales.



Figure 22 : Cette zone végétalisée permet de recueillir et d'emmagasiner les eaux pluviales pour réduire le ruissellement de ces eaux.



CRÉDITS DES IMAGES

CRÉDITS DES IMAGES

Photos de la page de couverture, des pages 5 et 20 et des figures 20 et 22 : Angel Torrella Reyes. Reproduction : gracieuseté d'Angel Torrella Reyes.

Figure 1, 2, 5, 7, 9, 16 et 21 : Randolph Wang. Reproduction : gracieuseté de Randolph Wang.

Photos de la Table des matières, des figures 3, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18 et 19 et photo de la page 15 : Sahara Shrestha. Reproduction : gracieuseté de Sahara Shrestha

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