

# HUIT PROJETS EXEMPLAIRES D'AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES



Cette recherche a été réalisée pour le Bureau du Design de la Direction de l'entrepreneuriat, en collaboration avec la Direction des transports.

**Recherche et rédaction :**

---

**Emeric Boucher et Jean-Philippe Simard, Atelier Le Banc  
Consultants en aménagement et design urbain**

**30 août 2016**

**Pour plus d'information :**

---

**Pour toute information supplémentaire, veuillez contacter Marie-Hélène Armand,  
conseillère en aménagement (Direction des transports).**

**Courriel : [marie-helene.armand@ville.montreal.qc.ca](mailto:marie-helene.armand@ville.montreal.qc.ca)  
Téléphone : (514) 872-9365**



## TABLE DES MATIÈRES

### RUES PIÉTONNES ET PLACETTES

1. Place Shamrock, Montréal.....1
2. Willoughby Plaza, New York .....8
3. Jane Warner Plaza, San Francisco .....14

### RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES

4. Place De Castelnau, Montréal .....20
5. Argyle Street, Halifax .....26

### GRANDS PROJETS URBAINS

6. Futur Bellefontaine, Toulouse.....31
7. Making Space in Dalston, Londres.....36

### RÉAMÉNAGEMENT DE PARCS

8. Parc Lahaie, Montréal .....43



**LOCALISATION**

- Avenue Shamrock, entre le marché Jean-Talon (avenue Casgrain) et le boulevard Saint-Laurent dans la Petite Italie.
- Rue locale de 2 tronçons (approx. 150 m linéaires) utilisée pour la circulation des résidents et des visiteurs du marché Jean-Talon.
- Cadre bâti composé de bâtiments résidentiels de petit gabarit (2 à 4 étages) avec commerces au rez-de-chaussée et quelques bâtiments institutionnels d'intérêt patrimonial (Art déco), dont la caserne et le marché.

**CONTEXTE**

L'avenue Shamrock s'inscrit au cœur d'un petit noyau commercial et institutionnel de l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, reliant deux entités dont l'attractivité dépasse l'échelle du quartier : le boulevard Saint-Laurent et le marché Jean-Talon. Considérant cette rue comme une connexion importante entre le marché et le quartier, l'arrondissement a réalisé depuis 2010, avec l'appui de la SDC Petite-Italie–Marché Jean-Talon, diverses études d'aménagement pour améliorer ce lien notamment par la piétonnisation de l'axe.

Les options étudiées laissant entrevoir des interventions majeures et coûteuses, un processus d'aménagement transitoire a plutôt été privilégié afin d'expérimenter, dans un premier temps, un concept de design avec des mesures temporaires plus légères. L'arrondissement a ainsi opéré, en 2014, un repartage de la rue sur un premier tronçon de l'avenue, diminuant l'espace dédié à la circulation automobile en faveur des piétons pour faire un espace public convivial et appropriable.



*Crédit : Ville de Montréal*

## **OBJECTIFS**

---

- Renforcer le lien entre le marché et le boulevard Saint-Laurent.
- Créer un nouveau lieu de socialisation et de détente pour le quartier.
- Révéler et mettre en valeur les qualités du site et son potentiel d'appropriation par la communauté.
- Stimuler la vitalité et la convivialité du domaine public à l'interface ouest du marché.
- Expérimenter un repartage de l'espace public en faveur des piétons sans nuire à l'accessibilité du secteur.

## **HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE**

---

2010 : La SDC Petite-Italie–Marché Jean-Talon a exprimé à l'arrondissement le besoin d'améliorer la connexion entre le marché et le boulevard Saint-Laurent.

2010-2013 : Réalisation d'études sur le réaménagement et la piétonnisation de l'avenue Shamrock (arrondissement et SDC).

2013-2014 : Développement d'un concept d'aménagement transitoire sur un premier tronçon de l'avenue (Casgrain/St-Dominique).

- Nov. 2013 - Janv. 2014 (± 3 mois) : Recherches, consultation interne et conception du projet
- Janv. - Fév. 2014 (± 2 mois) : Approbations par la direction et les élus, présentation aux partenaires
- Fév. - Avril 2014 (± 3 mois) : Planification des appels d'offres, création du comité de pilotage
- Avril - Juin 2014 (± 3 mois) : Opérationnalisation et production
- Juin - Juillet 2014 (± 3 mois) : Mise en œuvre et inauguration de la place Shamrock

2014-2015 : Réalisation d'un projet de réaménagement du secteur nord-ouest du marché Jean-Talon.

2015 : Bonification des installations de la Place Shamrock (été 2015).

2015-2016 (anticipé) : Développement d'un concept d'aménagement transitoire sur le deuxième tronçon de l'avenue (St-Dominique/Saint-Laurent).

2017 (anticipé) : Réalisation des travaux de réaménagement permanent de l'av. Shamrock.

## **ACTEURS**

---

**Instigateur :** Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, Ville de Montréal

*Coordination du projet et du volet aménagement par la Division de l'urbanisme, au sein d'un comité de travail interne incluant : Direction du développement du territoire et des études techniques ; Direction des travaux publics ; Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social ; Direction des relations avec les citoyens, services administratifs et greffe.*

### **Partenaires :**

Direction des stratégies et transactions immobilières, Ville de Montréal

*Coordination et autorisations pour les interventions concernant les propriétés municipales en bordure de la rue (7070 Casgrain et caserne 31).*

Services d'urgence (SPVM, SIM), Ville de Montréal

*Consultation et encadrement des enjeux de sécurité (aménagement et événements).*

Société de développement commercial Petite-Italie–Marché Jean-Talon

*Appui au projet, soutien et promotion de la programmation événementielle.*

Corporation des marchés publics de Montréal

*Appui au projet, autorisations pour les interventions qui concernent l'emprise du marché Jean-Talon.*

Regroupement arts et culture Rosemont-Petite-Patrie

*Soutien et promotion de la programmation événementielle.*

**Concepteurs :** L'Abri (terrasses), Atelier Barda (carrousel).

## **MESURES D'AMÉNAGEMENT TRANSITOIRE**

---

### **Élargissement de l'espace piéton**

- Retrait d'une voie de circulation et d'une voie de stationnement sur rue (environ 20 cases), pour redonner 60% de l'espace automobile sur la chaussée à l'usage de la place publique (passant de 11 m à 5 m - emprise totale de la rue : 23 m).

### **Marquage et habillage de l'espace**

- Peinture au sol des surfaces asphaltées et bétonnées de la place (rouge et violet).
- Bollards amovibles pour délimiter la voie de circulation et l'espace piétonnier.
- Ajout de lumières suspendues (canopée) en 2015, pour marquer l'espace aérien et améliorer l'ambiance nocturne de la place.

### **Lieux de halte et mobilier urbain**

- Aménagement de terrasses publiques fixes (placotoirs), sous forme de modules comprenant des bancs, des bacs de végétation et des balancines.
- Installation de mobilier complémentaire (tables et chaises mobiles) à la libre disposition des passants.

### Mesures de design actif

- Implantation d'un carrousel de bois et d'acier (à traction humaine), une installation interactive qui donne un usage ludique et participe à l'identité de l'espace.
- Ajout d'une seconde installation interactive, les vélos musicaux, en 2015.



Crédit : Ville de Montréal



Crédit : Atelier Barda

### **Programmation événementielle**

- Organisation de 30 événements publics par 8 partenaires issus du milieu culturel et communautaire en 2014, pour stimuler l'utilisation et l'appropriation de l'espace.
- Piétonnisation complète de la rue lors de 7 fins de semaines pour la tenue d'activités.
- Organisation de 3 événements publics à l'été 2015.

### **COÛTS**

---

Budget initial de 165 000 \$ (2014).

- Terrasses en bois : 48 500 \$
- Marquage au sol : 46 000 \$
- Bollards et signalisation : 15 500 \$
- Mobilier et végétaux : 8 500 \$
- Carrousel : 10 500 \$
- Incidences : 12 000 \$
- Animation et maintenance : 28 500 \$

### **MESURES D'ÉVALUATION ET DE SUIVI**

---

#### **Études de circulation**

L'intervention transitoire s'appuie sur des études de transport et de circulation déjà effectuées dans le cadre des études antérieures sur le réaménagement de l'avenue Shamrock.

#### **Bilan**

Élaboration d'un bilan général au terme de la première année du projet, incluant une estimation de la fréquentation quotidienne du site et lors de la programmation événementielle.

### **RETOMBÉES**

---

#### **Appropriation de l'espace public**

D'après les données de l'arrondissement, plus de 10 000 personnes ont participé aux événements programmés en 2014 et le site était occupé par environ 200 personnes quotidiennement. En 2015, la place Shamrock a été fréquentée naturellement par les riverains et passants malgré une programmation moins soutenue, démontrant son appropriation comme espace public de proximité.

#### **Poursuite du projet dans le temps**

Devant le succès de la phase 1, l'arrondissement a entrepris la poursuite des démarches pour étendre l'aménagement transitoire de la place sur le 2e tronçon de l'avenue en 2016 (phase 2) et souhaite procéder à sa transformation permanente en 2017 (phase 3).

#### **Bonification du projet par un test réel sur le terrain**

La phase transitoire du projet a entre autres mis en lumière une problématique de sécurité observée à l'intersection avec la rue Casgrain, qui sera ainsi considérée dans l'élaboration du programme de réaménagement permanent de la rue.

### **Évolution des pratiques d'aménagement**

Le projet de la place Shamrock, en tant que première expérimentation d'un processus d'aménagement transitoire par l'arrondissement, a amené ce dernier à envisager ce type de démarche pour d'autres projets d'aménagement du domaine public en cours sur son territoire.

### **Impact sur le développement du secteur**

Un projet de réaménagement du secteur nord-ouest du marché Jean-Talon, inauguré à l'été 2015, a mené notamment à l'enfouissement d'un stationnement pour y ajouter un bâtiment. Le projet s'est arrimé avec celui de la place Shamrock, créant un nouveau lien piétonnier dans l'axe de l'avenue Shamrock et améliorant plus généralement l'interface entre le marché et cette partie du quartier.

## **FACTEURS DE RÉUSSITE**

---

### **Susciter l'adhésion des parties prenantes**

L'arrondissement a consulté les partenaires locaux, qui ont manifesté un soutien au projet dès le démarrage du processus. Un comité de travail interne (arrondissement) a aussi été mis en place, permettant de faire cheminer le projet avec l'apport de chaque direction.

### **Marquer le projet avec une identité forte**

L'installation du carrousel, conçu par des designers locaux, est un geste fort qui donne une signature festive à la place Shamrock. Le marquage au sol avec des couleurs vives contribue aussi à donner ce caractère ludique et à marquer l'espace nouvellement redonné aux piétons.

### **Assurer la robustesse du design de l'espace**

Les concepteurs ont proposé des installations qui invitent une diversité d'utilisateurs à occuper l'espace : carrousel (familles et enfants), balancines (portée multigénérationnelle). Le concept d'aménagement se décline en divers sous-espaces, incluant à la fois des éléments de mobilier fixes et amovibles qui permettent une utilisation flexible de l'espace.

### **Miser sur des installations de qualité**

L'attention portée à la qualité des aménagements et des installations interactives (carrousel, vélos musicaux), malgré leur caractère éphémère, est un facteur pouvant inciter les résidents à s'approprier l'espace comme une place publique à part entière.

### **Tirer profit des potentiels du site**

L'intervention prend place sur un site auquel on attribuait une qualité paysagère intéressante, notamment par son encadrement et par la présence de bâtiments d'intérêt patrimonial, et un potentiel d'aménagement et d'appropriation fort, agissant comme lien entre les attraits que sont le marché Jean-Talon et le boulevard Saint-Laurent.

### **Accompagner l'aménagement par l'animation et les communications**

La programmation événementielle et les communications associées ont permis de faire connaître la place Shamrock dans la population et d'amener plus de visiteurs sur les lieux dès la première année.

### **Favoriser une approche exploratoire**

Bien que le projet découle d'études d'aménagement et soit soutenu par une vision à long terme, le concept de design final de la place n'est pas développé en amont de la phase

transitoire. Le projet expérimente plutôt un nouveau type d'aménagement du domaine public, dans une approche exploratoire qui permet de valider et d'adapter le concept à chaque étape.

## **RÉFÉRENCES**

---

Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, Ville de Montréal (Contact : Noémie Bélanger, conseillère en aménagement)

Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie (2015), Projet d'aménagement : Place Shamrock, Appel à projet 2016, Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées, Ville de Montréal, 15 p.

Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie (2015), La place Shamrock : l'espace public réinventé, Prix ESTIM 2015, 15 p.

Claude Cormier & Associés + AECOM (2013), Piétonisation de l'avenue Shamrock : Expertise en circulation, Rapport technique, 17 p.

## LOCALISATION

- Willoughby Street, entre les rues Adams et Pearl, à Brooklyn (New York).
- Au cœur de Downtown Brooklyn, un quartier animé qui constitue un centre d'affaires important à l'échelle de la Ville de New York (3e plus grand).
- Cette portion de la rue Willoughby est entourée de bâtiments mixtes avec commerces au rez-de-chaussée, de moyenne à haute densité (5-10 étages).
- Tronçon peu utilisé pour la circulation automobile (estimé en 2006)
- Dimension approximative du site : 1300 mètres carrés.



## CONTEXTE

Willoughby Plaza est l'un des premiers projets d'aménagement transitoire mis en place par le Département des transports de la Ville de New York (NYC DOT), visant la fermeture complète d'un tronçon de la rue Willoughby au centre-ville de Brooklyn dans le but d'y créer un nouvel espace public de proximité. Implanté en 2006, le projet a été un précurseur du NYC Plaza Program, officiellement lancé en 2008 à l'initiative du DOT.

L'intervention s'inscrit également dans le contexte du Downtown Brooklyn Development Plan, élaboré en 2004 par les départements d'urbanisme (DCP) et de développement économique (EDC) de la Ville. Ce dernier recommandait diverses mesures pour supporter le développement du secteur, incluant des modifications à la réglementation d'urbanisme, la création de nouveaux espaces publics et l'amélioration du domaine public en faveur des transports actifs et collectifs, notamment sur Willoughby Street.

Au terme d'une première année d'expérimentation du concept d'aménagement transitoire de Willoughby Plaza, qui fut concluante, le DOT a amorcé en 2007 le long processus pour la requalification pérenne du tronçon de rue en place publique. Les aménagements transitoires sont demeurés en place pendant quelques années, jusqu'à la réalisation des travaux de transformation permanente de Willoughby Plaza, inaugurée en 2013.



Crédit : NACTO

#### Le Plaza Program de la Ville de New York

*Le NYC Plaza Program vise à améliorer l'aménagement du domaine public et à offrir un plus grand nombre d'espaces publics de proximité sur l'ensemble du territoire de la Ville de New York, en transformant de façon temporaire ou permanente des portions de rues pour en faire des places publiques de qualité, avec du mobilier urbain et d'autres mesures de design à l'échelle des piétons. Les projets issus du programme font l'objet d'un partenariat entre la Ville, qui prend en charge la planification et l'aménagement du site, et un organisme local à but non lucratif, à qui revient la gestion et l'entretien de la placette.*

*Ce sont ces organismes qui, appuyés par leur communauté, doivent soumettre les projets à la Ville. Chaque place est ensuite conçue à travers une démarche de concertation incluant généralement une phase d'aménagement transitoire, de façon à refléter le caractère, le contexte et les besoins de chaque site et acteur concerné.*

*Calendrier type d'un projet transitoire du Plaza Program :*

- An 1 : Conception, planification et concertation
- An 2 : Réalisation de l'aménagement transitoire et études d'impacts des mesures transitoires
- An 3-4 : Design de l'aménagement permanent
- An 5 : Construction

#### **OBJECTIFS**

- Améliorer la sécurité, la convivialité et le confort du domaine public.
- Répondre à une problématique de stationnement illégal observée sur cette partie de Willoughby.
- Expérimenter la piétonnisation du tronçon de rue et son utilisation en tant que place publique avant d'entreprendre sa transformation permanente.
- Profiter plus rapidement des bénéfices de l'intervention et d'une appropriation du site par la communauté.
- Bâtir l'adhésion des parties prenantes à l'égard du projet et tester la capacité du partenaire local pour l'entretien et l'animation de la placette.
- Stimuler le développement économique local.

## **HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE**

---

2004 : Élaboration du Downtown Brooklyn Development Plan par le NYC DCP et EDC.

2006 : Mise en place du projet d'aménagement transitoire de Willoughby Plaza.

2007 : Début des démarches pour la réalisation d'une transformation permanente de la place.

2008 : Réalisation d'études sur la mise en place d'un concept de rue partagée sur la rue Willoughby, dans le prolongement du tronçon piétonnisé de Willoughby Plaza.

2011-2012 : Mise en œuvre des travaux de réaménagement permanent de Willoughby Plaza.

2013 : Inauguration de Willoughby Plaza dans sa forme permanente (janvier).

2014-2015 : Élaboration d'une étude de design (concept préliminaire) pour le projet de rue partagée à l'étude depuis 2008.

## **ACTEURS**

---

**Instigateur** : Département des transports de la Ville de New York (NYC DOT)

Prise en charge de la planification et de la conception du projet, études techniques, coordination générale avec les parties prenantes, avec la collaboration des autres services de la Ville : Département du design et de la construction (DDC), Public Design Commission (PDC), etc.

**Concepteurs** : NYC DOT (concept d'aménagement transitoire)

### **Partenaires :**

**MetroTech Business Improvement District**

Concertation avec les commerçants et autres acteurs du milieu (organisation, communications, animation), gestion de la programmation événementielle et de la promotion de la plaza, entretien et maintenance du site.

**Propriétaire du terrain adjacent**

Consultation quant aux interventions aux abords directs de sa propriété.

## **MESURES D'AMÉNAGEMENT TRANSITOIRE**

---

### **Élargissement de l'espace piéton**

- Fermeture complète du tronçon de rue à la circulation automobile, redonnant 100% de l'espace aux piétons et à l'usage de la place publique.

### **Marquage et habillage de l'espace**

- Délimitation de l'espace avec des bacs de végétation, blocs de granit et arbustes.

### **Lieux de halte et mobilier urbain**

- Ajout de mobilier urbain amovible (tables et chaises mobiles), parasols, poubelles et supports à vélo temporaires.

### **Programmation événementielle**

- Présence de petits kiosques de nourriture de rue (mobiles).
- Installation d'œuvres d'art temporaires sur la place.

## COÛTS

Dans le cadre du NYC Plaza Program, les projets d'aménagement transitoire sont généralement financés dans une enveloppe variant entre 25 000 et 100 000 \$US. Le coût exact de la phase transitoire de Willoughby Plaza n'est pas connu. Le projet d'aménagement permanent a été réalisé avec un budget de 1,8 million \$US.

## MESURES D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

### Étude d'impact (Environmental Assessment Study)

Réalisation d'une étude suivant l'implantation des aménagements transitoires pour mesurer les impacts de l'intervention sur la circulation automobile, le volume de déplacements piétons et les livraisons dans le secteur. L'étude n'a pas été répétée après le réaménagement permanent du site.

## RETOMBÉES

### Réalisation de l'aménagement permanent

Le succès démontré du projet dans sa forme transitoire a mené au réaménagement pérenne de la place, qui a repris le même concept spatial, bonifié avec des matériaux et composantes de plus grande qualité : remplacement de l'asphalte par un pavé de béton, délimitation de la place par l'installation d'un long banc continu bordé d'un espace de plantations, ajout d'un alignement d'arbres et de végétaux au centre de la place, remplacement du mobilier fixe et amovible, implantation de dispositifs de signalétique, ajout de lumières suspendues pour améliorer l'ambiance nocturne, etc.



Crédit : NACTO



*Crédit : NYC DDC*

### **Impact sur le développement du secteur**

Dans la foulée des travaux de réaménagement permanent de Willoughby Plaza, le propriétaire d'un des bâtiments riverains a rénové sa façade (dont un côté était un mur aveugle) et a ajouté de l'espace commercial au rez-de-chaussée avec ouvertures sur la place. On peut induire que l'intervention a stimulé le développement commercial et des investissements sur le cadre bâti dans le secteur.

### **Évolution des pratiques d'aménagement**

L'aménagement transitoire de Willoughby Plaza en 2006 a servi de démonstration pour l'implantation de nombreux projets similaires sur le territoire de New York, le NYC Plaza Program ayant été mis sur pied quelques années plus tard. En 2015, plus de 71 projets avaient été mis en développement dans le cadre du programme depuis ses débuts.

### **Poursuite du projet dans le temps**

Bien que le projet de Willoughby Plaza soit complété, les abords directs du site font aujourd'hui l'objet d'études concrètes visant à bonifier la qualité de l'aménagement du domaine public, notamment par l'implantation d'un concept de rue partagée sur la rue Willoughby dans la continuité du tronçon de Willoughby Plaza.

## **FACTEURS DE RÉUSSITE**

---

### **Renforcer le processus à travers une gouvernance partagée**

La gouvernance partagée du projet entre la Ville (planification, conception et mise en œuvre) et une organisation à but non lucratif issue du milieu local (gestion, entretien et animation du site) favorise et facilite l'adhésion et l'appropriation du projet dans la communauté concernée, de même que son maintien dans le temps.

### **Mettre en oeuvre une démarche rigoureuse**

La Ville a procédé à des activités de concertation et de sensibilisation, ainsi qu'à des analyses techniques et environnementales rigoureuses avant et après la réalisation de

l'intervention transitoire, notamment pour évaluer les impacts de la piétonnisation sur la circulation des piétons, automobiles et camions de livraison.

### **Favoriser la sobriété des aménagements**

Sans avoir recours à des mesures flamboyantes, l'intervention transitoire a démontré que même avec des aménagements sobres et minimalistes, le concept proposé avait des retombées positives sur les qualités du lieu, qui a rapidement été occupé par les passants comme placette de proximité.

### **Tirer profit des potentiels du site**

L'intervention prend place sur un tronçon de rue sur lequel on retrouvait déjà un nombre important de déplacements piétons et relativement peu de circulation automobile, limitant les tensions face à la fermeture d'un espace dédié à l'automobile. La présence de commerces à proximité du site générerait aussi un achalandage propice à l'appropriation du nouvel espace public.

## **RÉFÉRENCES**

---

NACTO (2013), Urban Street Design Guide, National Association of City Transportation Officials, Island Press, New York, 181 p.

NACTO (2014), NYC Plaza Program and Corona Plaza, New York, NY, en ligne : <http://nacto.org/case-study/nyc-plaza-program-and-corona-plaza-new-york-ny/>

NYC DOT (2013), Street Design Manual – Second Edition, New York City Department of Transportation, 264 p.

NYC DOT (2015), NYC Plaza Program Application Guidelines, New York City Department of Transportation, 24 p.

NYC DCP (2003), Downtown Brooklyn Development Plan, New York City Department of City Planning.

NYC DOT (2015), Willoughby Pedestrian Priority Street – Concept Design Plan, New York City Department of Transportation, 55 p.

Atelier Approche.s! (2015), Co-urbanisme : 15 fabriques collaboratives de la ville, Pavillon de l'Arsenal, Paris, 40 p.

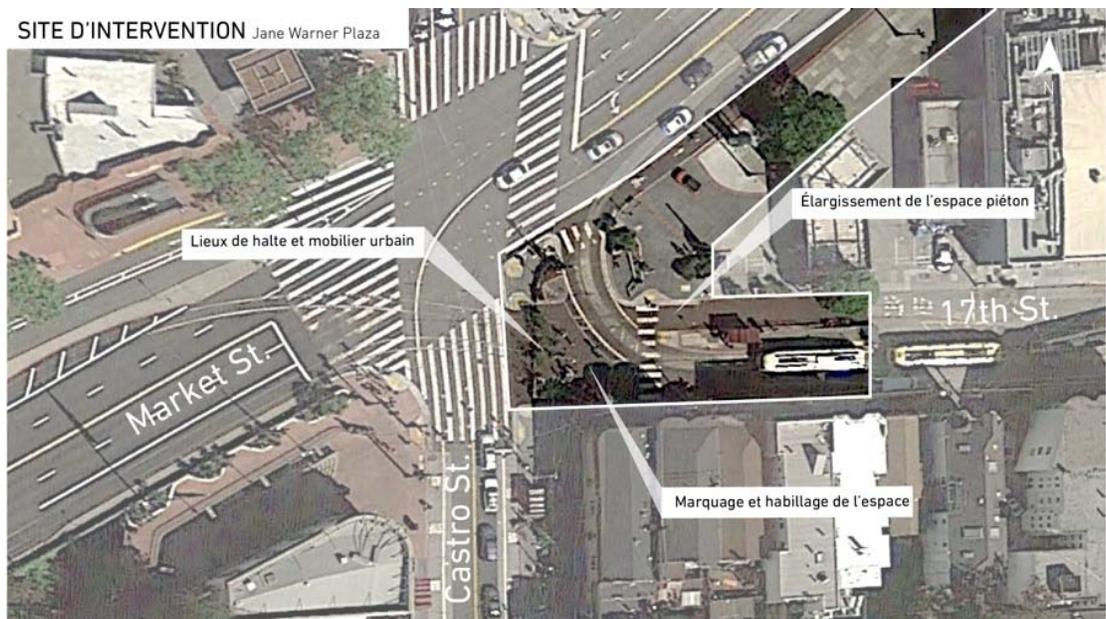
### 3

## Rues piétonnes et placettes

### JANE WARNER PLAZA | SAN FRANCISCO

#### LOCALISATION

- À l'intersection de la 17e rue, la rue Castro et la rue Market dans le quartier Castro à San Francisco.
- Rue commerciale achalandée possédant une identité et un caractère fort.
- Cadre bâti surtout résidentiel avec commerces au rez-de-chaussée (2-4 étages).



#### CONTEXTE

Premier projet de placette transitoire créé par Pavement to Parks, Jane Warner Plaza est le fruit d'un effort conjoint entre la Ville de San Francisco et le Castro/Upper Market Community Benefit District (CBD) afin d'améliorer l'expérience piétonne d'une importante intersection commerciale du quartier Castro. Le projet a d'abord été implanté en 2009 en tant qu'expérimentation temporaire, sous une forme plus modeste, pour démontrer l'utilisation possible d'une portion résiduelle de l'intersection comme placette. Les aménagements ont été bonifiés en 2010 ouvrant la porte à une phase transitoire, en vue d'une transformation permanente du site.

Accueillie et appropriée avec enthousiasme par la communauté dès sa mise en place, Jane Warner Plaza porte maintenant le statut de parc et ses aménagements ont été pérennisés et intégrés à la planification urbaine de la rue Castro dans le cadre du Castro Streetscape Improvement Project.



Crédit : Pavement to Parks

#### Programme de Plazas de Pavement to Parks

*Le programme de placettes de l'organisme municipal Pavement to Parks cherche à transformer le discours de San Francisco à propos du domaine public et le rôle que peuvent jouer les espaces publics pour la vitalité de la ville. Les expériences de l'organisme débutent par une phase de démonstration afin de révéler le potentiel des espaces inutilisés de la rue ou du domaine public. Les expériences jugées concluantes font alors l'objet d'un projet d'aménagement transitoire d'une durée d'un an ou plus. Lorsque les placettes sont prises en charge par la communauté celles-ci peuvent faire l'objet de projets permanents et obtenir le statut officiel de parc municipal. Depuis la création du programme, plusieurs projets ont vu le jour et l'organisme continue à ajouter de nouveaux sites potentiels pour les années à venir, ouvert aux propositions provenant des différentes communautés de San Francisco.*

#### *Critères de sélection des sites :*

- *Site de taille raisonnable ou rue sous-utilisée ;*
- *Manque d'espaces publics dans les environs d'un quartier ;*
- *Support préalable de la communauté envers le projet ;*
- *Potentiel d'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes ;*
- *Localisation du site et son potentiel d'attractivité et d'activation de l'espace public ;*
- *Identification de partenaires financiers dans la communauté concernée.*

#### **OBJECTIFS**

- Créer un nouveau lieu de socialisation et de détente pour le quartier qui est fortement achalandé par les piétons et les usagers du transport en commun.
- Révéler et mettre en valeur les qualités de l'intersection et son potentiel d'appropriation par la communauté.
- Stimuler la vitalité et la convivialité du domaine public afin de bonifier un axe commercial important du quartier Castro.
- Expérimenter un repartage de l'espace public en faveur des piétons et du transport en commun.

## HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE

---

2009 : Implantation du concept d'aménagement transitoire de Jane Warner Plaza (phase 1).

2010-2013 : Bonification du concept d'aménagement transitoire de la place (phase 2).

2013 : Mise en œuvre du Castro Street Design and Streetscape Improvement Project et réaménagement permanent de Jane Warner Plaza (phase 3).

## ACTEURS

---

**Instigateurs** : Pavement to Parks (Ville de San Francisco) et le Castro/Upper Market Community Benefit District

Coordination et promotion du projet transitoire dans ses différentes phases afin de l'ancrer dans la communauté et suivi de la phase de pérennisation dans le cadre du Castro Streetscape Improvement Project.

**Concepteurs** : Public Architecture (phase 1), Boor Bridges Architecture, Nibbi General Contractor et Friends of the Urban Forest (phase 2) et autres collaborateurs.

### Partenaires :

#### Planning Department

Collaboration pour la réorganisation et le repartage de l'intersection afin d'accueillir la placette ainsi que l'intégration de l'initiative dans la planification plus large du Castro Streetscape Improvement Project.

#### Department of Public Works - Great Streets Project (City of San Francisco)

Collaboration pour la réorganisation et le repartage de l'emprise de rue afin d'accueillir la placette et mise œuvre d'aménagements piétons complémentaires sur les rues importantes du quartier.

#### Municipal Transportation Agency

Coordination et appui pour l'intégration de la placette et la réorganisation des arrêts de transport en commun à l'intersection entre la 17e rue, la rue Castro et la rue Market.

#### San Francisco Bicycle Coalition

Promotion de l'intégration d'aménagements favorisant l'utilisation du vélo.

## MESURES D'AMÉNAGEMENT TRANSITOIRE

---

### Élargissement de l'espace piéton

- Repartage d'une portion de la rue au profit de la placette.



Crédit : Pavement to Parks

### Marquage et habillage de l'espace

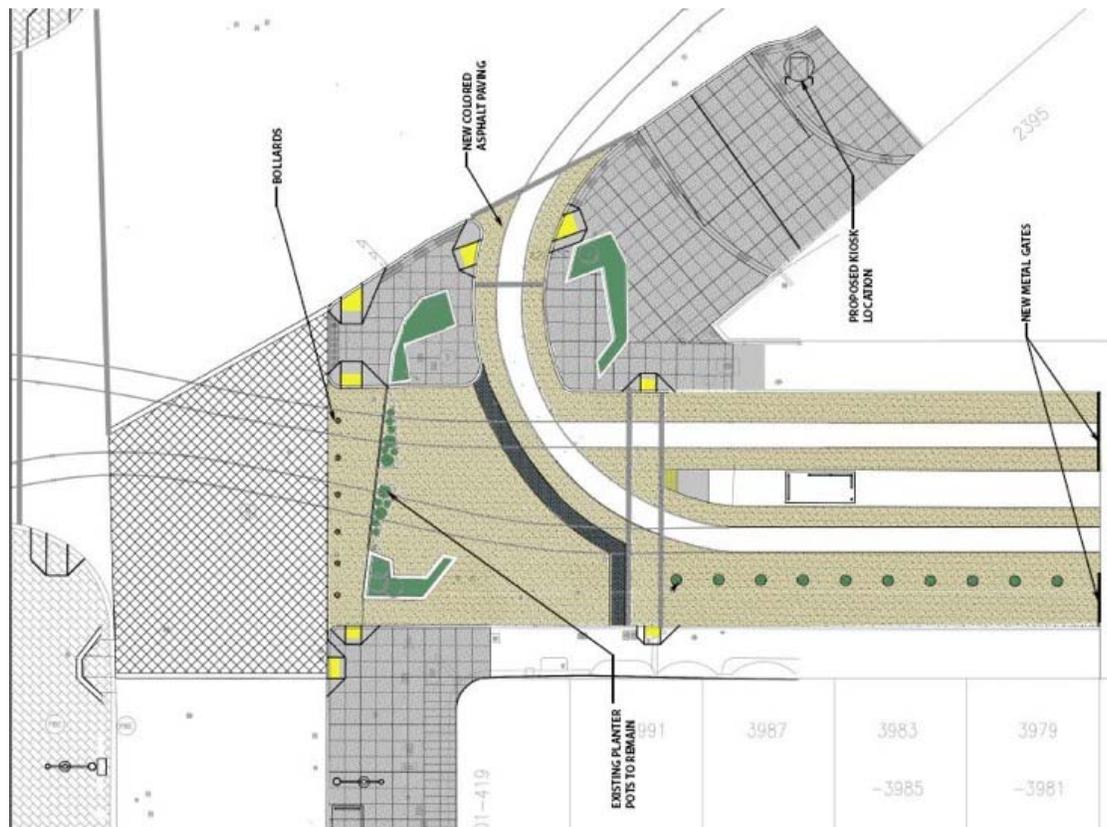
- Délimitation de l'espace à l'aide d'une ceinture de pots (phase 1) et de larges bacs de plantations en béton (phase 2).
- Ajout d'une grande quantité de végétation, incluant des arbres et arbustes, servant à créer un îlot de fraîcheur sur le site.

### Lieux de halte et mobilier urbain

- Mise en place de tables à café et des chaises amovibles.
- Ajout de bancs en granit et de mobilier complémentaire en phase 2 pour bonifier les aménagements.

### Programmation événementielle

- Animation et programmation culturelle par le CBD Castro.
- Sensibilisation de la population locale par le CBD Castro et la Ville de San Francisco afin d'ancrer le projet dans la communauté.



Crédit : Pavement to Parks

### COÛTS

n/d

## MESURES D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

---

### **Bilan**

Évaluation des différents facteurs de succès de la placette afin d'informer et d'améliorer les pratiques lors de la soumission des futures propositions de projets dans le cadre du programme de Pavement to Parks.

## RETOMBÉES

---

### **Réalisation de l'aménagement permanent**

Jane Warner Plaza est l'un des premiers projets de Pavement to Parks à passer à travers les différentes phases d'aménagement transitoire et permanent afin de devenir une place publique officielle ancrée dans la communauté du quartier.

### **Évolution des pratiques d'aménagement**

Le projet a servi de projet pilote pour la Ville afin d'expérimenter l'intégration de telles initiatives au sein du programme Pavement to Parks, qui se concentrait alors surtout sur les aménagements de type « parklet ». Étant donné le succès de la placette, la Ville a dédié un volet spécifique du programme aux placettes transitoires et plusieurs autres projets ont été réalisés depuis.

### **Impact sur le développement du secteur**

Mis sur pied en 2012, le Castro Streetscape Improvement Project s'inscrit dans la continuité de l'amélioration du domaine public du quartier, et particulièrement sur la rue Castro, amorcé avec l'aménagement initial de Jane Warner Plaza en 2009. Le projet avait pour objectif d'agrandir les espaces publics et d'améliorer l'expérience piétonne sur toute la rue Castro par l'élargissement des trottoirs, l'ajout de végétation, de signalétique et de nouveaux dispositifs d'éclairage.

## FACTEURS DE RÉUSSITE

---

### **Susciter l'adhésion des parties prenantes**

Le CBD a fait un grand travail pour rassembler les partenaires locaux, qui ont manifesté leur soutien au projet dès le démarrage du processus.

### **Renforcer le processus à travers une gouvernance partagée**

La coordination du projet et l'aménagement du site étaient sous la responsabilité de la Ville de San Francisco, à travers Pavement to Parks, tandis que le Castro CBD a assuré l'entretien et l'animation de la place et a piloté en grande partie les démarches de concertation du projet. La phase 2 des aménagements transitoires a d'ailleurs été possible grâce à la contribution financière du Castro CBD.

### **Favoriser la sobriété des aménagements**

Sans avoir recours à des mesures flamboyantes, l'intervention transitoire a démontré que même avec des aménagements sobres et minimalistes, le concept proposé avait des retombées positives sur les qualités du lieu, qui a rapidement été occupé par les passants comme placette de proximité.

### **Miser sur des installations de qualité**

Pavement to Parks a porté une attention particulière à la qualité des aménagements dès la phase transitoire, notamment quant aux matériaux, au choix des végétaux et à l'ajout de quelques éléments plus massifs donnant un caractère quasi permanent à l'espace.

### **Ancrer le transitoire dans une démarche de planification plus large**

Au fil du processus d'aménagement transitoire, le projet a été intégré à une démarche de requalification et de planification plus large visant l'ensemble de la rue Castro (Castro Streetscape Improvement Project), menant à la pérennisation de la placette en cohérence avec les orientations et les transformations à venir dans le quartier.

### **Mettre en oeuvre une démarche rigoureuse**

Le projet met de l'avant une approche évolutive, préconisée par Pavement to Park, permettant de valider et d'adapter le concept de l'espace public à chaque étape en collaboration avec la population locale et à l'aide d'outils d'évaluation et de monitoring. Les résultats de ces études servent alors comme outils de suivis et de communications auprès des partenaires.

## **RÉFÉRENCES**

---

Pavement to Parks, Ville de San Francisco (Contact : Robin Abad Ocuillo, City Design Group – Planning Department)

Castro/Upper Market Community Benefit District (2015), Jane Warner Plaza, en ligne : <http://www.castrocbd.org/index.php/jane-warner-plaza>

Pavement to Parks (2015), Jane Warner Plaza, en ligne : <http://pavementtoparks.org/plazas/plaza-projects/jane-warner-plaza/>

San Francisco Public Works (2015), Castro Street Streetscape Improvement Project, en ligne : <http://www.sfdpw.org/index.aspx?page=1721>

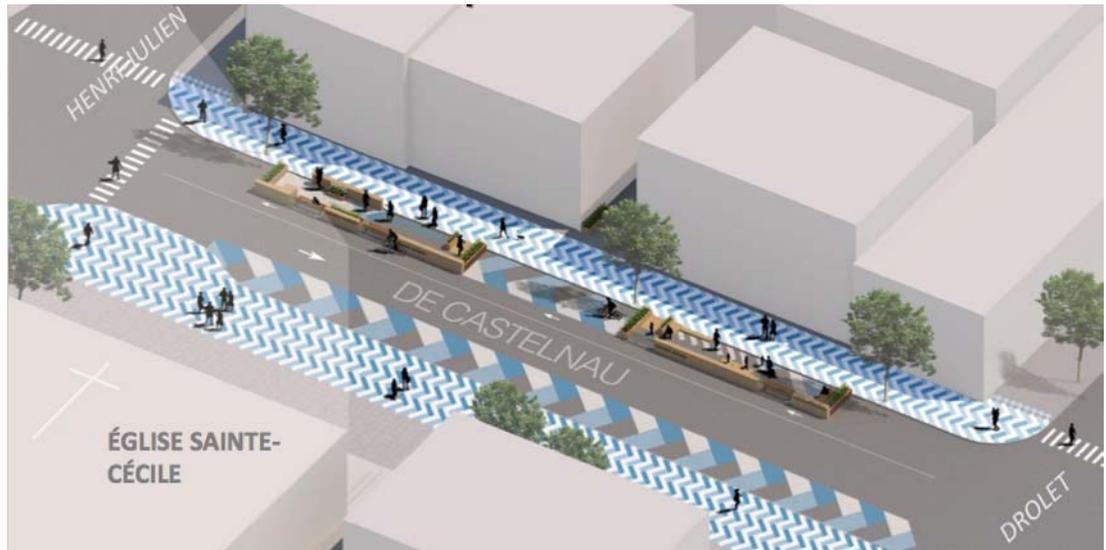
**LOCALISATION**

- Rue De Castelnau, entre les rues De Gaspé et Drolet, dans le quartier Villeray.
- Rue locale, utilisée pour la circulation locale et l'accès aux commerces de proximité.
- Cadre bâti constitué de bâtiments résidentiels avec commerces au rez-de-chaussée (généralement 2 étages), présence de l'église Sainte-Cécile et son parvis.

**CONTEXTE**

En 2015, l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension a réaménagé une portion de la rue De Castelnau, une rue commerciale de proximité, en retranchant une partie de la chaussée au profit d'aménagements transitoires à l'usage des piétons et cyclistes. Le projet s'inscrit dans le cadre du Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal, qui mise entre autres sur le potentiel que représentent les rues locales pour créer davantage d'espaces publics de proximité au sein des milieux de vie.

La rue De Castelnau s'est ainsi transformée, pour la période estivale, en un nouvel espace citoyen qui favorise les rencontres et alimente la réflexion sur les manières d'aborder la conception du domaine public à Montréal. La démarche, qui doit se dérouler sur une période de 3 ans, vise à terme le réaménagement permanent de la rue en intégrant les mesures expérimentées dans le projet. Pour ce faire, l'Arrondissement a fondé son approche sur l'implication des citoyens et l'évaluation du projet par le biais d'études techniques en collaboration avec la ville centre, reconsidérant sous une forme nouvelle la rue comme élément structurant du cadre bâti et du milieu de vie qui l'entoure.



Crédit : L'Abri / Ville de Montréal

#### Le Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal

*Le Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées a pour objectif d'activer la mise en œuvre d'initiatives de piétonnisation ou de repartage du domaine public tout en mettant le citoyen au centre de la dynamique urbaine. Soumis au Programme par les arrondissements, les projets se fondent sur une démarche se déclinant en différentes phases d'aménagement transitoire impliquant diverses mesures de réaménagement, d'embellissement, de verdissement et d'animation du domaine public. Leur caractère transitoire et évolutif permet le développement des connaissances en matière de piétonnisation et la création d'espaces publics de proximité imprégnés de l'identité du quartier et appropriés par la communauté.*

Calendrier type d'un projet du PIRPP :

- An 1 : Implantation des mesures temporaires et évaluation du projet
- An 2 : Poursuite des mesures temporaires et réalisation des plans et devis
- An 3 : Implantation des mesures permanentes

#### **OBJECTIFS**

- Adapter l'aménagement des rues locales et des espaces publics pour en faire des lieux de rencontre et d'animation privilégiés et accessibles à tous.
- Répondre aux besoins de mobilité et remettre en question la place de l'automobile au sein des milieux de vie.
- Repartager l'espace public au profit des modes de déplacement actifs, tout en maintenant la desserte multimodale et l'accessibilité du secteur.
- Embellir et verdir l'aménagement des lieux publics.
- Bonifier la qualité de vie des résidents et stimuler la vitalité économique du quartier.
- Encourager la mobilisation et la participation des acteurs locaux.

#### **HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE**

2014 : Lancement du Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal

2014-2015 : Aménagement transitoire de la Place De Castelnau (phase 1)

- Sept. 2014 – Fév. 2015 (+/- 6 mois) : Élaboration et conception du projet
- Sept. 2014 et Fév. 2015 : Rencontre des partenaires - consultations.
- Nov. 2014 : Comité de pilotage - démarrage de projet
- Oct. 2014 – Fév. 2015 (+/- 5 mois) : Étude de circulation I
- Oct. 2014 – Nov. 2014 : Sondage citoyen de quartier
- Fév. 2015 : Présentation et approbation des directions/élus
- Fév. - Juin 2015 (+/- 5 mois) : Logistique et réalisation du projet (mesures temporaires I)
- Juin - Juillet 2015 : Ouverture et inauguration
- Juin - Juillet 2015 : Observation et évaluation du concept

2016 (anticipé) : Bonification des aménagements transitoires de la rue (phase 2)

2017 ou 2018 (anticipé) : Réaménagement permanent de la rue (phase 3)

## **ACTEURS**

---

**Instigateur** : Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Ville de Montréal

Coordination du projet par la Direction des travaux publics avec la collaboration de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises et la Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social.

**Concepteurs** : L'Abri

### **Partenaires :**

Direction des transports, Transports actifs et collectifs  
Mise en oeuvre des études techniques

Services d'urgence (SPVM et SIM) et de Transport  
Consultation et encadrement des enjeux de sécurité relatifs aux aménagements et au programme événementiel.

Espace projet, art actuel design  
Mise en place et promotion du programme événementiel (organisation de 32 événements : 52 artistes, 20 designers et conférenciers, 2 médiateurs et 1 auteur)

## **MESURES D'AMÉNAGEMENT TRANSITOIRE**

---

### **Élargissement de l'espace piéton**

- Retrait d'une voie de circulation et de 12 cases de stationnement au profit de l'espace piétonnier, redonnant 25 % de l'espace aux piétons.
- Maintien d'une voie à sens unique et ajout d'une bande cyclable à contresens afin d'améliorer la circulation des cyclistes.

### **Marquage et habillage de l'espace**

- Peinture au sol pour marquer les espaces piétonniers et partagés.
- Implantation d'une colonne Morris temporaire sur le parvis de l'église agissant comme élément signalétique et comme médium de diffusion des activités organisées sur le site.
- Ajout de plates-bandes de végétation aux entrées des ruelles.

### Lieux de halte et mobilier urbain

- Aménagement de 4 modules fixes (placotoirs) avec bancs et bacs de végétation intégrés.
- Ajout de supports à vélo, de mobilier complémentaire et d'une micro-bibliothèque.
- Intégration de rampes pour l'accessibilité universelle des modules.

### Programmation événementielle

- Organisation d'activités culturelles et artistiques par le partenaire Espace Projet.



Crédit : Journal Métro



Crédit : Ville de Montréal

## COÛTS

---

Budget initial de 177 800 \$

- 29 400\$ pour les services professionnels
- 10 000\$ pour les communications
- 138 400\$ pour l'achat de construction

## MESURES D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

---

### Études de circulation

Analyse des impacts de l'intervention sur la circulation et les déplacements dans le secteur à partir de données de comptage provenant de capteurs PYRO-Box et de grilles d'évaluations élaborées par la Direction des transports de la Ville pour mesurer les aspects suivants :

- Impacts sur la circulation dans les rues avoisinantes.
- Impacts sur la circulation, les riverains et les clients des commerces et institutions limitrophes au projet-pilote.
- Efficacité, sécurité et convivialité des déplacements en modes actifs (pied et vélo) dans le secteur réaménagé.
- L'offre et l'accès au stationnement sur rue.
- Partage de la rue entre usagers.
- Ajustements à apporter.

### Comité de riverains

Mise en place d'un comité de riverains qui réunit des résidents et acteurs du milieu concernés par l'intervention.

### Enquête auprès des commerçants et usagers

Distribution d'un questionnaire auprès des commerçants localisés à proximité de l'intervention et des usagers de la place à différentes périodes de la journée et de la saison.

### Bilan

Élaboration d'un rapport faisant état de la première année du projet, présenté publiquement lors d'une soirée de rétroaction.

## RETOMBÉES

---

### Appropriation de l'espace public

Les données issues du bilan de fin d'année laissent entrevoir son succès : 90 % des utilisateurs interrogés se sont dits satisfaits à très satisfaits de l'aménagement transitoire. Plus de 4 400 passages piétons ont été enregistrés par jour de semaine et plus de 3 700 par jour de fin de semaine. Ce sont plus de 356 000 personnes qui ont circulé sur la place de juillet à octobre. Enfin, les événements tenus sur la place et spectacles ont attiré plus de 5 000 participants tout au long de l'été.

### Poursuite du projet dans le temps

Le projet a été reconduit pour la deuxième année du Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées. L'aménagement transitoire de la Place De Castelnau sera réinstallé et bonifié pour l'été 2016 et l'arrondissement envisage une transformation permanente de la rue en 2017 ou 2018.

## FACTEURS DE RÉUSSITE

---

### **Assurer la robustesse du design de l'espace**

Bien que les installations de base (placotoirs) soient fixes, ces dernières ont pu être bonifiées de mobilier accessoire, anticipant et permettant divers types d'appropriations tout au long de la rue (espaces de jeux pour enfants, tabourets et tables hautes, chaises inclinées, etc.). Par ailleurs, à la différence des cafés-terrasses, ces placotoirs ne sont pas associés à des commerçants, visant plutôt une appropriation libre et spontanée par tous les passants, à tout moment de la journée.

### **Accompagner l'aménagement par l'animation et les communications**

La programmation événementielle mise en place par l'organisme Espace Projet ont permis d'animer la place De Castelnau à quelques moments clés dans la saison. L'arrondissement et ses partenaires se sont aussi assurés de communiquer le projet, notamment à travers les médias sociaux.

### **Mettre en œuvre un processus rigoureux**

Le projet met de l'avant un phasage laissant place à l'expérimentation et à l'implication citoyenne. Le processus fait appel à la participation de la population locale notamment par la mise en place d'un comité de riverains, et a recours à divers outils d'évaluation et de monitoring. Les résultats de ces études servent alors comme outils de suivi et de communications auprès des partenaires.

### **Marquer le projet avec une identité forte**

Bien qu'ils aient fait l'objet de commentaires à la fois positifs et négatifs, les motifs et les couleurs peints au sol ont contribué grandement à marquer l'imaginaire et à donner une identité visuelle au projet.

## RÉFÉRENCES

---

Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Ville de Montréal (Contact : Martin Ponton, agent de recherche en développement durable)

Acertys (2015), Rapport sommaire – Soirée de rétroaction sur le projet-pilote de la Place De Castelnau, en ligne : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VSP\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT-SOMMAIRE\\_PLACEDECASTELNAU.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT-SOMMAIRE_PLACEDECASTELNAU.PDF)

Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension (2015), Présentation – Soirée de rétroaction – Place De Castelnau, en ligne : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VSP\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SOIR%C9E%20DE%20R%C9TRO\\_PR%C9SENTATION\\_NOV2015.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SOIR%C9E%20DE%20R%C9TRO_PR%C9SENTATION_NOV2015.PDF)

Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension (2015), Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées – Présentation du projet Place De Castelnau, en ligne : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VSP\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCUMENT\\_PRESENTATION\\_PLACE\\_DE\\_CASTELNAU.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCUMENT_PRESENTATION_PLACE_DE_CASTELNAU.PDF)

Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension (2015), Fiche technique – Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées – projet Place De Castelnau.

Espace Projet (2015), Aux alentours et en passant... art et design dans l'espace public – Programmation estivale extérieure 2015.

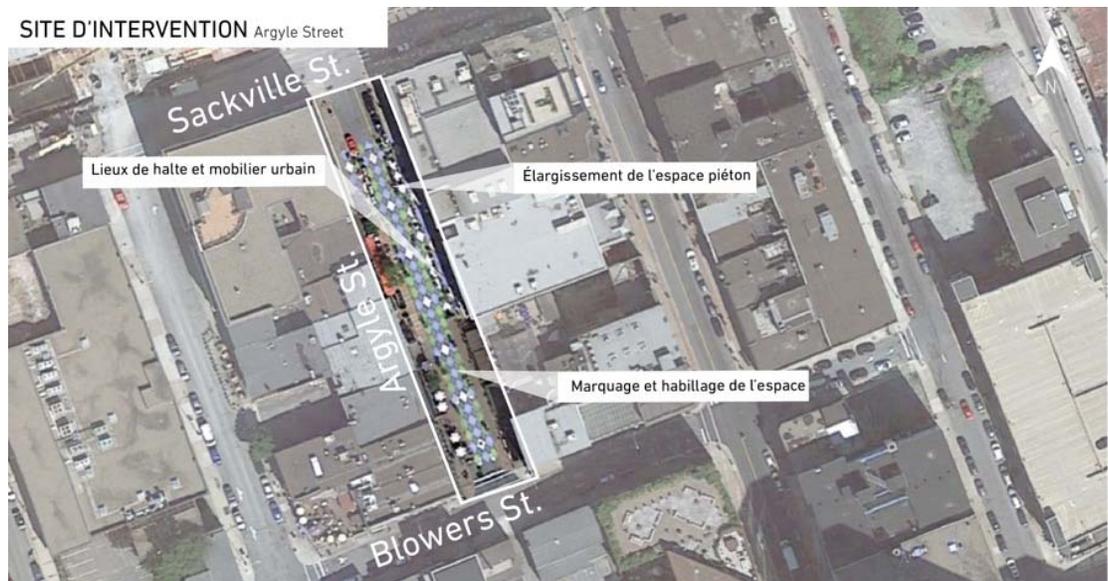
Ville de Montréal (2015), Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées : Cadre de référence, document préliminaire, 16 p.

Ville de Montréal (2015), Évaluation finale d'observations pour Place De Castelnau.

Ville de Montréal (2015), Résultats des questionnaires émis au près des usagers et des commerçants pour Place De Castelnau.

## LOCALISATION

- Argyle Street, au centre-ville d'Halifax. Tronçon d'approx. 80 m linéaires entre les rues Blowers et Sackville.
- Rue commerciale de petit gabarit, avec relativement peu de transit automobile.
- Destination d'envergure régionale, axée sur le divertissement (restos-bars, cafés).
- La rue est un lien fort entre divers attraits du centre-ville, reliant des concentrations de commerces, lieux civiques (hôtel de ville, bibliothèque) et bureaux.



## CONTEXTE

Un projet visant la requalification de la rue Argyle, une rue animée du centre-ville, est en développement depuis plusieurs années par la Ville d'Halifax, dans le but d'en faire un corridor piétonnier plus convivial (Argyle Streetscape Redesign Project). Dès 1997, une étude de design a été réalisée quant au réaménagement ou à la piétonnisation de la rue, sans que les mesures proposées n'aient toutefois été appliquées. En 2012, la Ville a fait élaborer une proposition d'aménagement illustrant la transformation de l'axe en rue partagée, un concept nouveau à Halifax.

Parallèlement, la construction en cours du Nova Centre, un grand projet de bâtiment mixte dont une façade donne sur Argyle, est devenu un prétexte pour faire avancer la démarche de réaménagement de la rue, impliquant des travaux en bordure et sur l'emprise de celle-ci. En attente de pouvoir réaliser la transformation permanente de la rue à l'achèvement des travaux du Nova Centre, prévu à la fin de l'année 2016, la Ville a profité de cette période pour intégrer un processus d'aménagement transitoire à la démarche du projet et expérimenter le concept de rue partagée sur un tronçon de la rue dans une phase de projet pilote.



*Crédit : Downtown Halifax Business Commission*

## **OBJECTIFS**

---

- Améliorer la qualité de l'aménagement du domaine public et favoriser la pratique des transports actifs dans ce pôle important de la ville.
- Renforcer le rôle de la rue comme connexion entre les principales destinations du centre-ville.
- Concevoir la rue comme un espace public animé et agréable à fréquenter à tout moment de la journée et de l'année.
- Tester le concept de rue partagée et certains enjeux de design sur le terrain, avant la transformation complète et permanente de la rue.
- Informer les parties prenantes sur la faisabilité, la fonctionnalité et les bienfaits du concept.

## **HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE**

---

1995 : Lancement d'un programme de cafés-terrasses sur la rue Argyle, étendu plus tard à d'autres rues du centre-ville.

1997 : Étude de design portant sur le réaménagement et la piétonnisation de la rue (Argyle Street Design Study).

2001-2006 : Réalisation d'études complémentaires sur le concept de cafés-terrasses, notamment avec de nouvelles considérations d'encadrement (critères de design) et d'accessibilité universelle.

2012 : Élaboration d'un concept de réaménagement de la rue Argyle en rue partagée.

2015 : Mise en place du concept transitoire, implanté pour l'été 2015.

2016 (en cours) : Élaboration du concept de réaménagement permanent de la rue.

2017 (anticipé) : Réalisation des travaux de réaménagement.

## ACTEURS

---

**Instigateur :** Département de la planification et du développement de la Ville d'Halifax (Planning and Development, Halifax Regional Municipality)

**Concepteurs :** Ville d'Halifax (concept d'aménagement transitoire)

### Partenaires :

Downtown Halifax Business Commission (DHBC)  
Consultation et appui au projet, mise en place et gestion de la programmation événementielle.

Nova Centre  
Consultation en regard de la démarche globale (transformation permanente de la rue).

## MESURES D'AMÉNAGEMENT TRANSITOIRE

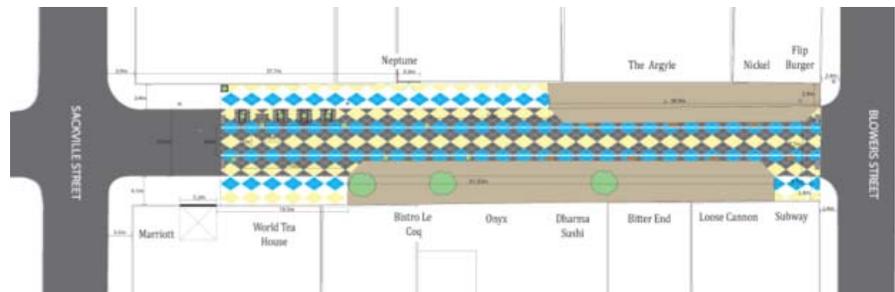
---

### Élargissement de l'espace piéton

- Réduction de l'espace de circulation automobile à une voie de 4 m de largeur, au profit de l'espace piéton.
- Implantation de bandes piétonnes de 3,5 m de largeur de part et d'autre de la voie de circulation.

### Marquage et habillage de l'espace

- Peinture au sol sur toute la surface de la rue avec des couleurs vives et un motif distinctif, pour marquer l'usage partagé de la chaussée.
- Délimitation de la voie de circulation avec des bacs de végétation temporaires.



Crédit : Downtown Halifax Business Commission

### Lieux de halte et mobilier urbain

- Installation de mobilier urbain temporaire additionnel sur l'ensemble de la rue.
- Mise en place de dispositifs d'éclairage à l'échelle du piéton le long des bandes piétonnes.

### Programmation événementielle

- Organisation d'une programmation d'événements par le DHBC à toutes les fins de semaines.
- Piétonnisation complète de la rue du jeudi au dimanche pour la tenue des activités.



Crédit : Global News Halifax

## COÛTS

---

n/d

## MESURES D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

---

### **Bilan**

Élaboration d'un rapport présentant le bilan général de l'aménagement transitoire (projet pilote), incluant des données sur l'utilisation et la fréquentation de la rue.

## RETOMBÉES

---

### **Poursuite du projet dans le temps**

Le succès de la phase d'aménagement transitoire a mené la Ville à recommander la transformation permanente de l'axe en rue partagée. Le concept de rue partagée sera aussi appliqué sur la rue Grafton, située à proximité du Nova Centre, dans l'optique de poursuivre le corridor piétonnier au-delà des commerces de la rue Argyle.

### **Bonification du projet par un test réel sur le terrain**

Le projet pilote a permis de tester certaines composantes du concept qui ne peuvent être validées que sur le terrain, offrant un nouvel outil aux designers pour concevoir un projet de qualité. Le cahier des charges accompagnant l'appel d'offres pour la conception des aménagements permanents sur Argyle et Grafton précise d'ailleurs que le design doit s'appuyer sur les résultats du projet pilote, en plus des concepts préliminaires développés précédemment.

### **Évolution des pratiques d'aménagement**

Bien que le concept de rue partagée figure parmi les modalités d'aménagement du domaine public proposées depuis quelques années dans les documents de planification de la Ville, le projet pilote a servi de première démonstration réelle de ce nouveau type de rue en vue de commencer à l'appliquer sur le territoire.

## **FACTEURS DE RÉUSSITE**

---

### **Ancrer le transitoire dans une démarche de planification plus large**

Bien que préliminaire, la vision claire du réaménagement permanent de la rue, développée en amont, a permis aux mesures transitoires de servir d'expérimentation concrète du concept avec une visée opérationnelle. Le projet pilote (phase transitoire) a été intégré comme une nouvelle étape dans le processus plus large de planification et de mise en œuvre du projet.

### **Susciter l'adhésion des parties prenantes**

La phase d'aménagement transitoire est aussi considérée comme un outil de concertation avec les acteurs concernés, particulièrement les commerçants ayant pignon sur rue, qui pourront mesurer les impacts et bénéfices du projet et se prononcer si des ajustements sont nécessaires. L'ensemble du projet est réalisé dans une approche collaborative, les parties prenantes étant aussi impliquées dans les phases de conception antérieures et à venir quant au réaménagement permanent de la rue.

### **Tirer profit des potentiels du site**

La rue Argyle est depuis longtemps associée à une activité piétonne importante, à la présence de cafés-terrasses et à une relativement faible circulation de transit, ayant sans doute facilité la mise en place du projet, tant dans sa phase transitoire que pérenne.

### **Marquer le projet avec une identité forte**

Le marquage du pavé avec des couleurs vives marque clairement l'espace qui est voué à la réappropriation par les piétons. La peinture au sol reprend un motif « argyle » (losanges), un clin d'œil au nom de la rue sur laquelle le projet prend place.

### **Accompagner l'aménagement par l'animation et les communications**

Un programme de communications a été mis en place pour toute la durée du projet pilote, en plus des activités culturelles organisées sur place pour susciter l'animation et l'activation de la rue.

## **RÉFÉRENCES**

---

Halifax Regional Municipality (Contact : Jacob Ritchie, Urban Design Manager)

Halifax Regional Municipality (2015), Argyle and Grafton Shared Streetscape Project, en ligne : <http://www.halifax.ca/planhrm/argyleandgrafton.php>

Halifax Regional Municipality (2015), Request for Proposal : Argyle and Grafton Shared Streetscape, en ligne : [http://novascotia.ca/tenders/pt\\_files/tenders/P15-334.pdf](http://novascotia.ca/tenders/pt_files/tenders/P15-334.pdf)

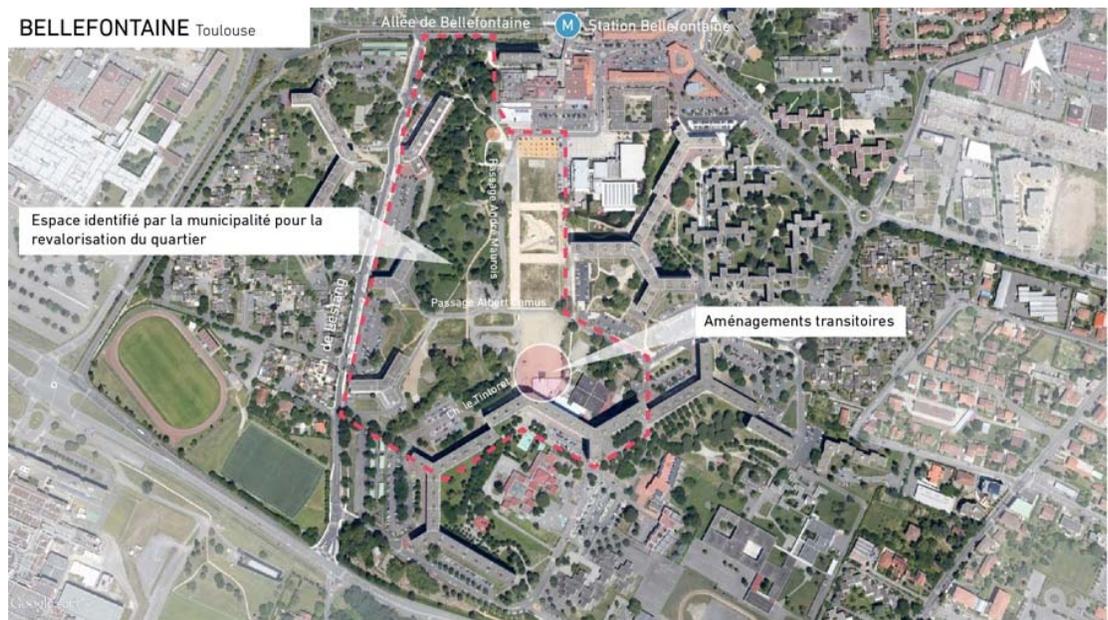
Halifax Regional Municipality (2015), Pilot Project Pedestrian Vehicle Shared Street Concept Argyle Street, en ligne : <https://www.halifax.ca/council/agendasc/documents/150310ca1152.pdf>

Planning & Design Centre (2012), Sharing the Possibilities on Argyle Street, en ligne : <http://www.halifax.ca/boardscom/SCtransp/documents/150226tsc71a1.pdf>

Transport Canada (2006), Reclaiming Streets for People : Sidewalk Cafés in Downtown Halifax, Argyle Street, Urban Transportation Showcase Program : Case Studies in Urban Transportation, 6 p.

## LOCALISATION

- Passage André Maurois et ses abords, dans le quartier Bellefontaine à Toulouse (France). Plus largement, le périmètre d'intervention comprend le bois de Bellefontaine, la future place au sud avec la dalle Tintoret et le mail, les rues Camus et Maurois, les venelles entre les îlots de reconstruction ainsi que les espaces publics en lien avec les projets de résidentiels prévus dans le quartier.
- Quartier marqué par un bâti de grand gabarit (tours et barres d'habitations), un environnement boisé, une bonne desserte en infrastructures et services publics (métro, collège, parc technologique) et une mixité de population.



## CONTEXTE

Un grand projet de requalification urbaine est en cours dans le quartier Bellefontaine, piloté par la Ville de Toulouse, visant notamment la construction de logements et d'une nouvelle place publique. Entre 2009 et 2011, plusieurs bâtiments ont été démolis, laissant place à de vastes terrains vagues en attente de travaux de réaménagement. Afin d'assurer une qualité dans la réalisation des aménagements majeurs tant en terme esthétique que d'intégration de ceux-ci dans le contexte particulier du quartier, la Ville de Toulouse a mis en place un processus d'aménagement transitoire sur les espaces publics du quartier Bellefontaine.

Cette démarche collaborative a été mise sur pied en 2011 et a permis l'aménagement de certains de ces sites, dont celui de la future place publique, avec des interventions transitoires et l'inclusion des résidents dans le processus du projet urbain à travers des ateliers participatifs et des activités culturelles. Les installations mises en place servaient

ainsi à la fois de lieu pour accueillir les activités de médiation et de concertation, et d'outil pour préfigurer la forme et l'usage à venir de l'espace public. Parmi les interventions proposées, un grand belvédère surplombant une future place publique ainsi qu'un escalier-gradin ont servi de structure pour la tenue d'activités de concertation pendant la phase transitoire et ont fortement influencé la forme des aménagements permanents en voie de réalisation.

## OBJECTIFS

---

- Informer les habitants des transformations en cours et à venir dans leur milieu de vie.
- Favoriser l'appropriation des nouveaux espaces publics en amont des travaux de reconstruction.
- Intégrer une nouvelle forme de participation au processus de projet urbain.

## HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE

---

Juillet 2011 : Appel d'offres pour la réalisation de la démarche d'aménagement transitoire.

Automne 2011 : Atelier de travail 1 (Jeudis-chantier) – Lancement - organisation générale / présentations□- prise de contact / rencontre des acteurs locaux□- appréhension du site.

Hiver 2012 : Ateliers de travail 2 (Jeudis-chantier) – Réunion publique - présentation de la démarche au public□- organisation du futur chantier.

Printemps 2012 : Atelier de travail 3 (Jeudis-chantier) – Construction - fabrication de l'escalier-gradin et du belvédère - démarrage des ateliers qualités□- pré-programmation en vue de l'aménagement d'une nouvelle place publique à Bellefontaine.

Juin 2012, octobre 2012, décembre 2012 : Ateliers pédagogiques avec les enfants.

Octobre 2012 : Fabrication du mobilier urbain, participation à l'évènement toulousain "La Novela", organisation d'un plateau radio.

Novembre 2012 : Exposition des travaux des enfants organisés lors des ateliers pédagogiques.

Automne 2015 : Début des travaux de construction de la nouvelle place publique

## ACTEURS

---

**Instigateur** : Mission Grand Projets de la Ville de Toulouse (MGPVT)

Chargé de valider la démarche et de veiller au bon déroulement du projet et de ses objectifs.

**Concepteurs** : Silo architectes, BazarUrbain, La Condition urbaine, Alexander Römer (Constructlab) et Gonzague Lacombe (design graphique).

### Partenaires :

Services techniques de la Ville de Toulouse  
Appui à la mise en œuvre des aménagements transitoires.

Centre Culturel Alban Minville  
Appui pour l'intégration du projet et de l'équipe de concepteurs dans la communauté

## MESURES D'AMÉNAGEMENT TRANSITOIRE

---

### Installation architecturale

- Installation d'un escalier-gradin et d'un belvédère en bordure du terrain de la future place publique, faisant le lien avec les immeubles d'habitation du quartier et offrant un lieu de rassemblement ainsi qu'un point de vue sur le site.

### Lieux de halte et mobilier urbain

- Aménagements légers complémentaires sur le site du projet urbain (cheminements, plantations, mobilier urbain, éclairage), explorant les différents potentiels du site.

### Programmation événementielle

- Animation d'ateliers de travail destinés aux acteurs institutionnels du projet.
- Organisation d'activités ouvertes au public pendant 3 ans : discussions thématiques, visites de sites, ateliers de co-conception et autres activités culturelles.
- Organisation d'activités de médiation destinées aux enfants.



*Crédit : Silo Architectes*

## COÛTS

---

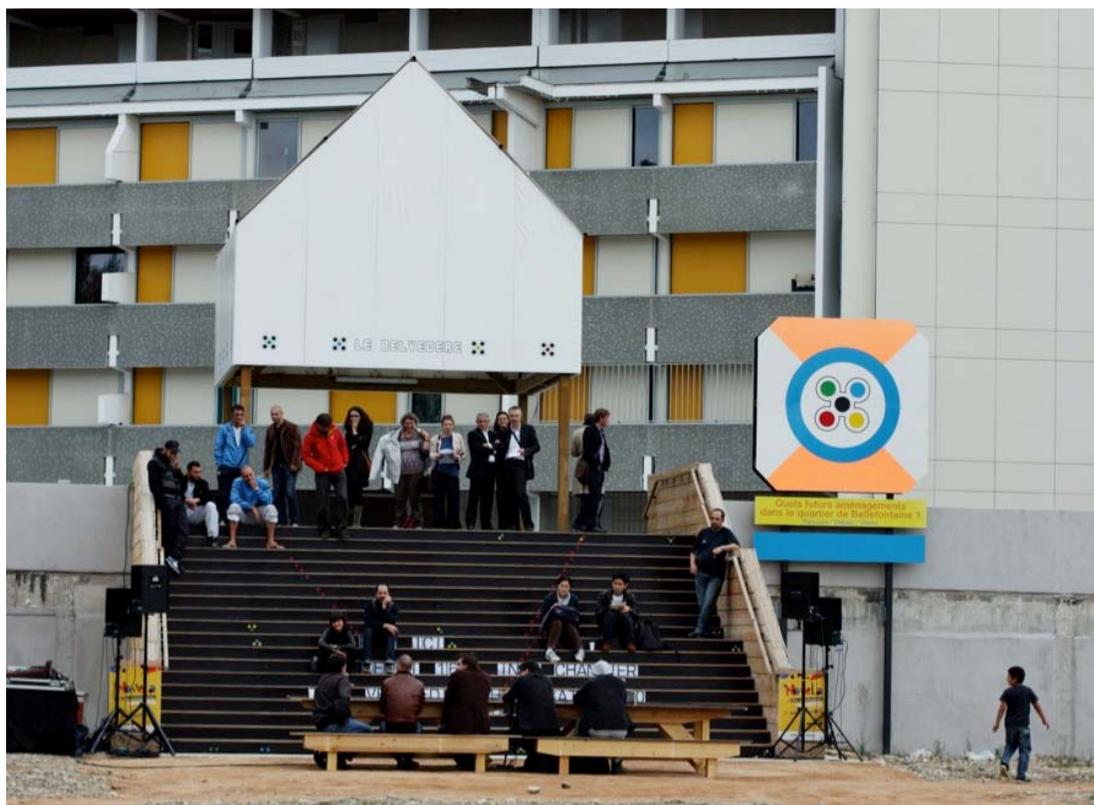
Budget total d'environ 376 000 \$ sur 3 ans, dont environ 87 000\$ pour les travaux (matériaux, chantier, conception et mise en œuvre) sur 2 ans.

## MESURES D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

---

### Ateliers de suivi avec le public

Tous les deux mois avaient lieu les Jeudis-chantier qui consistaient en des visites et des ateliers d'échanges sur le programme de la future place publique.



Crédit : Silo Architectes

## RETOMBÉES

---

### **Poursuite du projet dans le temps**

La structure de l'escalier-belvédère, qui devait être en place temporairement, a été conservée plus longtemps que prévu par la Ville avec l'aval d'un bureau de contrôle (construction et sécurité) et intégrée au projet urbain permanent. La place publique est aujourd'hui en cours de construction et l'escalier-belvédère sera reconstruit avec des matériaux de maçonnerie plus durables.

## FACTEURS DE RÉUSSITE

---

### **Miser sur des installations de qualité**

Malgré son caractère temporaire, l'intervention du belvédère se démarque par la qualité de son design et de sa construction, lui permettant de rester en place pendant plusieurs années et ayant d'autant plus conduit à sa pérennisation dans le programme d'aménagement final du projet.

### **Mettre en œuvre une démarche rigoureuse**

Le processus d'aménagement transitoire est piloté par la Ville en tant que partie intégrante du processus du grand projet urbain. La commande est accompagnée d'un cahier des charges spécifique à la phase transitoire, plus ouvert au contexte expérimental de la démarche, mais qui tient compte des composantes et des besoins du projet global.

### **Utiliser le transitoire comme outil de concertation**

Le processus d'aménagement transitoire a servi à la fois de plateforme de médiation et d'animation du site du projet urbain, en créant notamment un lieu public situé à l'interface entre le futur espace public et les habitations riveraines, qui pouvait accueillir autant des activités programmées que spontanées.

### **Accompagner l'aménagement par l'animation et les communications**

La Ville a mis en place plusieurs supports de communications, tant pour promouvoir le programme éducatif que pour informer la population sur les actualités du chantier (affiches, publications, panneaux, site internet).

### **S'appuyer sur des structures associatives existante**

Le centre culturel Alban Minville, représenté par sa directrice, les bailleurs sociaux et les associations CLAE (qui gèrent le temps périscolaire dans les écoles) ont été rencontrés en amont du projet et ont été partenaires tout au long de la mission. En s'appuyant sur leur réseau, leur programmation existante et leurs outils, cela a permis à l'équipe de concepteurs de s'insérer dans la vie de quartier plus facilement.

### **Faire avec les citoyens**

Les habitants du quartier ont participé aux ateliers proposés par l'équipe, aux visites de site et aux ateliers pédagogiques avec les enfants. Le chantier du mobilier temporaire a été mené en partenariat avec l'association MPR (Médiation Prévention Relais) qui a mobilisé des jeunes pour qu'ils apportent leur aide. En échange, une subvention a été versée à l'association. Le mobilier temporaire, l'écran de projection et les tables de ping-pong sont restés dans l'espace public et l'association MPR continue de les utiliser.

### **Habiter le quartier**

La démarche d'accompagnement s'est réalisée sur le terrain, avec comme organisation de travail des temps de résidence dans le quartier. L'équipe de Silo / Bazar Urbain avait un appartement, prêté par un bailleur social, où il était possible de travailler, dormir et manger pendant les résidences.

## **RÉFÉRENCES**

---

Silo architectes (Contact : Carine Bonnot, Architecte DPLG)

Atelier Approche.s! (2015), Co-urbanisme : 15 fabriques collaboratives de la ville, Pavillon de l'Arsenal, Paris, 40 p.

BazarUrbain (2012), Un belvédère à Bellefontaine, en ligne : <http://www.bazarurbain.com/790/un-belvedere-a-bellefontaine/>

Mission Grand Projets de la Ville de Toulouse (2015), Bellefontaine – Présentation, en ligne : <http://www.toulouse.fr/web/projet-urbain/-/bellefontaine-presentation?redirect=%2Fweb%2Fprojet-urbain%2Frenovation-urbaine%2Fgpv>

Silo architectes (2015), Futur Bellefontaine, en ligne : <http://www.siloarchitectes.fr/?p=182>

## LOCALISATION

- Le quartier Dalston est dans l'arrondissement d'Hackney au nord-est de Londres.



## CONTEXTE

Making Space in Dalston présente une approche alternative à la revitalisation urbaine inspirée par la communauté diverse et créative de Dalston. Cette nouvelle approche répond à des préoccupations locales et stratégiques à travers l'évolution d'un processus de communication et de recherche-action pour aider à développer une vision partagée avec les résidents, les entreprises et les organisations. L'étude *Making Space in Dalston* fournit un exemple à la fois d'une démarche de planification itérative du territoire et de la démonstration des possibilités immédiates qui peuvent en ressortir par le biais d'aménagements temporaires in situ.

À partir de 2005, le quartier était voué à d'intenses changements dans ses formes. L'arrivée de la East London Line a connecté le quartier au réseau du métro pour la première fois. Dans ce contexte, la London Development Agency (LDA) a consacré des efforts dans le quartier, souhaitant notamment attirer des promoteurs afin de développer une nouvelle centralité s'arrimant au transport en commun (habitation, commerces, bibliothèque, place publique).

Sachant que ce nouveau développement avait le potentiel de revitaliser le quartier, la LDA a reconnu que le projet était spécifique à un seul site et s'arrimait difficilement avec le quartier et la région plus largement. C'est à partir de ce constat que le projet pilote *Making Space in*

*Dalston* a vue le jour dans le but d'étudier, entre autres par le biais d'aménagements temporaires, la possibilité de revoir les manières d'aborder la planification urbaine du quartier afin de l'ancrer dans sa dimension communautaire, culturelle et y impliquer les différents acteurs citoyens concernés.

L'étude a donné autant d'importance au processus d'engagement qu'à la livraison des différentes améliorations du milieu urbain. La méthodologie de l'étude était fondée sur trois principes clairs : valoriser l'existant, nourrir les possibles, définir les manques.

## **OBJECTIFS**

---

- Mettre en place un dialogue ouvert avec les représentants de la communauté.
- Démontrer comment la régénération pourrait être bénéfique pour les communautés existantes.
- Améliorer la qualité et l'accessibilité au domaine public.
- Cibler les atouts du quartier et identifier comment les préserver
- Assurer une cohérence dans l'approche de design
- Démontrer comment les projets peuvent être reliés, programmés et financés de manière cohérente.

## **HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE**

---

Automne 2005 : La London Development Agency (LDA) souscrit à la construction d'une plateforme au-dessus du chemin de fer au cœur du village de Dalston ainsi qu'à un processus de négociation pour encourager le secteur public à collaborer au développement du secteur de la station.

Décembre 2005 : Open Dalston et d'autres organisations lancent une campagne afin qu'une nouvelle planification soit entreprise impliquant les citoyens.

2006 : Début des travaux sur le Dalston Square

Septembre 2007 : Design for London (Hackney Council - London Borough of Hackney): Mise en place de rencontres de groupe pour la coordination du design et l'élaboration du projet de planification alternatif.

Printemps 2008 : Un rapport émerge des différentes rencontres qui recommande la mise place de petits projets ancrés dans la communauté comme mesure de mitigation au développement de grande envergure en cours. Les firmes J&L Gibbons et muf architecture/art sont sélectionnées et entame la phase 1 du projet soit la cartographie culturelle du quartier de Dalston.

Septembre 2008 : Les firmes J&L Gibbons et muf architecture/art commencent la phase 2 soit l'étude, planification, mise en place des différents aménagements temporaires et exploratoires et de rédaction du rapport Making Space in Dalston.

Mai 2009 : La phase 2 est complétée et l'étude Making Space in Dalston est publiée et lancée. Le Dalston Mill ouvre ses portes, plus de 14 600 personnes vont le visiter.

Avril 2010 : La première phase du Dalston square est complétée.

2010- 2011 : La construction des projets temporaires se poursuit.

## ACTEURS

---

### **Instigateur :** Design for London et Arrondissement d'Hackney de la Ville de Londres

Coordination du projet de planification et des différentes rencontres de pilotage et de suivi des travaux avec les différents acteurs impliqués dans le projet de revitalisation.

### **Concepteurs :** muf architecture/art et J&L Gibbons

Équipe de design responsable de la mise en œuvre des différentes phases de l'étude, des aménagements temporaires et de la rédaction du rapport final *Making Space in Dalston*.

### **Partenaires :**

#### Services centraux de la Ville de Londres

Transport for London (TfL) ; Greater London Authority (GLA) ; Metropolitan Police. Appui au projet, contribution et participation de manière concertée à l'exercice de planification. Encadrement des interventions temporaires in situ.

#### Divers organismes culturels et communautaires locaux

Appui et participation à la mise en œuvre des différentes interventions temporaires dans l'espace public du quartier.

## MESURES D'AMÉNAGEMENT TRANSITOIRE

---

Mise en place d'une série de 76 interventions temporaires et exploratoires de différentes natures dans le quartier afin de soutenir et nourrir l'exercice d'analyse et de planification urbaine de Dalston et mener à la rédaction du rapport *Making Space in Dalston*.

### Typologie de projets

- High Streets / Rue de grande importance
- Release Spaces / Espaces tampons ou intermédiaires structurants
- Host Spaces / Espace d'accueil
- Ridley Road
- Signalétique
- Patrimoine
- Revalorisations temporaires in situ
- Corridors verts
- Espace semi-publics (parvis d'églises, etc.)
- Programmation culturelle

### ***Exemples d'interventions temporaires in situ aménagées dans le cadre du projet Making Space in Dalston***

#### *Host Spaces / Espace d'accueil : Gillet Square*

*Installation d'un conteneur de transport muni de miroirs ( en collaboration avec l'artiste Gary Webb), d'un terrain de jeu éphémère composé de modules de jeu colorés et portatifs ainsi qu'un système de son pour différentes activités d'animation. L'objectif de cet aménagement était de démontrer des méthodes d'appropriations alternatives de l'espace public plus flexibles et qui mettent en valeur l'environnement bâti avoisinant.*

*Date: complété en mai 2010*

*Clients: LB Hackney / Design for London / HCD / Gillett Square Partnership*

*Architectes: J&L Gibbons LLP / muf architecture/art LLP with Gary Webb*



Crédit : muf architecture/art



Crédit : muf architecture/art

Revalorisation temporaire in situ : Eastern Curve Garden et Peace Mural Place (Dalston Mill)

Lauréat 2010 du Prix de design d'Hackney, l'Eastern Curve a été construit sur un ancien chemin de fer abandonné et est principalement constitué d'un pavillon conçu en collaboration avec les citoyens et de la main d'oeuvre locale, et un écopotager évolutif qui mélange permaculture et jardinage conventionnel.

De plus, une installation temporaire (en collaboration avec le Barbican Centre et mis en place par le collectif EXYZT) a animé le quartier aux côtés du Peace Mural Square. Le Dalston Mill, un moulin à vent de cinq étages a été érigé juste à côté d'un champ de blé urbain dont le fruit a été récolté et moulu (installation artistique *Wheatfield* de l'artiste Agnes Denes). L'installation a ouvert ses portes en juin 2009 et a donné l'opportunité à entre 400 et 1 500 personnes par jour de faire l'expérience du potentiel du quartier à accueillir des initiatives vertes planifiées ou non sur son territoire.

Date: Aménagement complété en mai 2010

Clients: LB Hackney / Design for London /

Partenaires Architects: J&L Gibbons LLP / muf architecture/art LLP avec le collectif Exyzt et the Forest Road Youth Hub



Crédit : muf architecture/art

## COÛTS

Budget total d'environ 2 millions \$ (1 million de livres sterling) affecté au projet global incluant la planification et les interventions temporaires.

## MESURES D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

---

### **Cartographie culturelle du quartier Dalston et exposition des résultats**

Étude de six mois produite par un consultant qui avait pour mandat d'informer et de compléter une démarche plus formelle de planification pour le quartier de Dalston. Le manque d'espaces verts et l'abondance de la vie culturelle étaient les deux principales caractéristiques qui ont dirigé cette première étude, cherchant à définir une approche liée à la relation entre le domaine public et les initiatives culturelles.

### **Bilan**

Élaboration d'un vaste rapport de l'étude de planification *Making Space in Dalston*.

## RETOMBÉES

---

### **Poursuite du projet dans le temps**

En déclinant la planification urbaine et un *masterplan* en une série de 76 projets d'aménagement transitoire in situ, la mise en oeuvre du plan a pu prendre forme immédiatement et de manière visible et perceptible. Certains des projets instaurés de façon temporaire ont continué à exister après l'exercice de planification et se sont avérés structurants et essentiels pour la vitalité du quartier.

### **Évolution des pratiques d'aménagement**

Il y a plusieurs leçons qui émergent des différents projets d'aménagement temporaires in situ instaurés dans le cadre de l'exercice planification. Ensembles, ils constituent une nouvelle méthode de planification mettant de l'avant les principes du localisme, de l'*empowerment* citoyen et d'un certain *décentralisme* des pouvoirs municipaux.

## FACTEURS DE RÉUSSITE

---

### **Utiliser le transitoire comme outil de concertation**

La méthodologie du projet démontre qu'un engagement significatif avec la population et les groupes communautaires, bien qu'exigeant et moins prévisible, permet l'expression du désir d'accomplir des objectifs communs, comme l'aménagement à long terme d'un quartier. Elle démontre aussi comment l'implication de la population locale peut mener à la mise en place de projets durables et la prise en charge locale de certaines responsabilités assurant une pérennisation beaucoup plus rapide de certaines mesures adoptées au niveau de la planification urbaine.

### **Accompagner l'aménagement par l'animation et les communications**

Parallèlement à la démarche de planification, une programmation culturelle a été intégrée aux initiatives de réaménagement urbain du quartier. La programmation servait à révéler aux résidents le potentiel de zones fermées ou d'espaces délaissés du quartier à travers les événements organisés.

### **Marquer le projet avec une identité forte**

La mise en place simultanée d'une grande quantité de projets à l'échelle du territoire a suscité un engouement et un temps fort dans le quartier, marquant l'imaginaire et l'identité de chaque site ou de chaque projet en tant qu'initiatives au sein de la démarche globale.

## RÉFÉRENCES

---

muf architecture/art (Contact : Liza Fior, architecte)

K. Long (2012). Is This What You Mean by Localism?, 31 p.

J&L Gibbons et muf architecture/art (2009). Making Space in Dalston.

P. Bishop et L. Williams (2012). Case Study # 10.3 – Dalston, London, The Temporary City, Londres : Routledge.

## LOCALISATION

- Rue Saint-Dominique entre le boulevard Saint-Joseph et l'avenue Laurier, dans le quartier du Mile End (Plateau Mont-Royal).
- Site localisé entre le parc Lahaie et l'église St-Enfant-Jésus



## CONTEXTE

En 2010, l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal a lancé une vaste démarche visant ajouter de nouveaux espaces verts et à mettre en valeur plusieurs parcs et espaces publics sur son territoire, entre autres par la mise sur pied du Programme d'amélioration des aménagements dans les parcs. L'état de l'aménagement du parc Lahaie s'étant dégradé avec le temps, considéré alors comme « désuet, non fonctionnel ou peu invitant » par l'arrondissement d'après ses échanges avec le milieu, celui-ci a été ciblé pour faire l'objet d'un projet de réaménagement majeur. En plus du réaménagement complet des installations existantes, le projet impliquait la fermeture du tronçon de la rue Saint-Dominique en bordure du parc, une mesure d'apaisement de la circulation qui visait aussi à intégrer cet espace à la superficie du parc.

Un processus d'aménagement transitoire a été mis en place dès 2010 afin d'évaluer les impacts de la piétonnisation du tronçon et de profiter des nouvelles mesures rapidement, avant la réalisation des travaux majeurs qui ont eu lieu en 2013 et 2014. Un projet pilote de marché public hebdomadaire (produits maraîchers biologiques) issu d'une démarche citoyenne a aussi été mis en place, animant le site dès l'implantation du concept d'aménagement transitoire.

## OBJECTIFS

---

- Favoriser la réappropriation de l'espace public par la population.
- Mettre en valeur le parc Lahaie et l'église St-Enfant-Jésus, qui constituent une composante importante du patrimoine du quartier (noyau villageois historique de Saint-Louis-du-Mile-End).
- Bonifier la superficie du parc et améliorer la qualité de son aménagement (esthétique, sécurité, accessibilité).
- Apaiser la circulation aux abords du parc et dans le secteur.
- Offrir un nouvel espace pour la tenue d'un marché public hebdomadaire.
- Évaluer l'impact de la piétonnisation du tronçon sur la circulation.

## HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE

---

2010 : Mise en place du Programme d'amélioration des aménagements dans les parcs par l'arrondissement.

2010 : Aménagement transitoire du tronçon de la rue Saint-Dominique.

2013-2014 : Réalisation des travaux de réaménagement permanent du parc Lahaie.

## ACTEURS

---

**Instigateur** : Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, Ville de Montréal

Projet piloté et réalisé entièrement par l'arrondissement et n'a pas nécessité l'apport d'autres partenaires.

## MESURES D'AMÉNAGEMENT TRANSITOIRE

---



*Crédit : Google Streetview*

### Élargissement de l'espace piéton

- Fermeture complète du tronçon de rue à la circulation automobile, à l'exception des services d'urgence et véhicules de fonction de l'église.

### **Marquage et habillage de l'espace**

- Marquage au sol de toute la surface asphaltée du tronçon (peinture verte).
- Mise en place de bacs de végétation.

### **Lieux de halte et mobilier urbain**

- Installation de balançoires en bois (type « balancines ») et de quelques tables de pique-nique sur l'espace de la chaussée.

### **Programmation événementielle**

- Organisation d'un marché public maraîcher tous les jeudis après-midi, géré par un organisme communautaire (projet pilote).



*Crédit : Google Streetview*

### **COÛTS**

---

n/d

### **MESURES D'ÉVALUATION ET DE SUIVI**

---

n/d

### **RETOMBÉES**

---

#### **Réalisation de l'aménagement permanent**

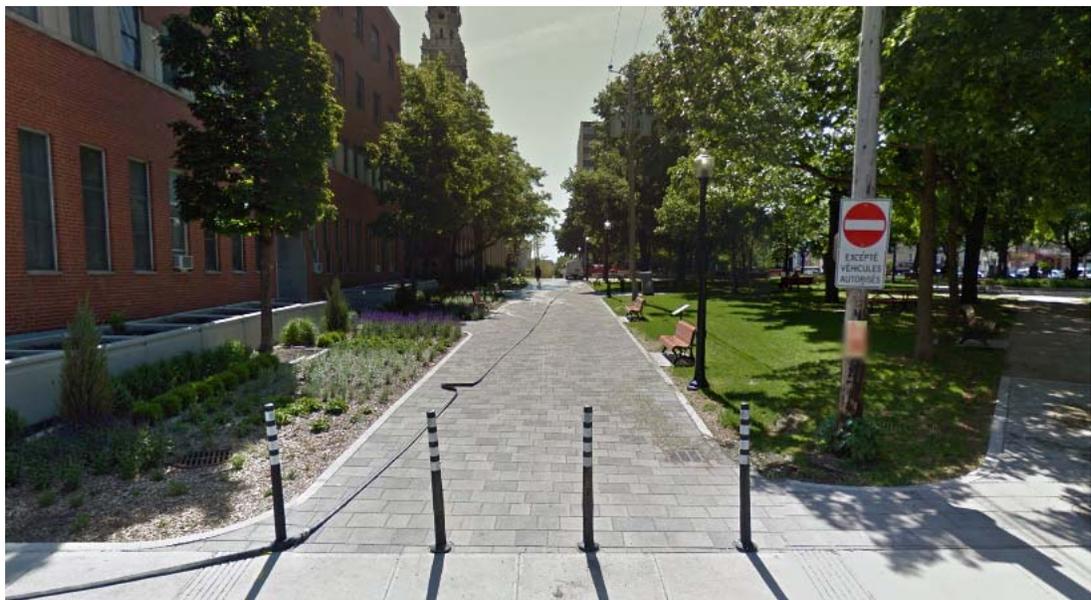
La phase de test mise en oeuvre à travers le processus d'aménagement transitoire a permis de confirmer la fonctionnalité et les bénéfices des mesures proposées, menant à la réalisation des aménagements permanents quelques années plus tard.

### **Bonification du projet par un test réel sur le terrain**

Les balançoires en bois ayant été appréciées dans la phase d'aménagement transitoire, notamment par les habitants d'une résidence pour personnes âgées située à proximité, celles-ci ont été conservées et intégrées à l'aménagement permanent du site.

### **Appropriation de l'espace public**

Les observations de l'arrondissement démontrent aujourd'hui que le parc est plus fréquenté qu'avant son réaménagement pérenne. L'intervention transitoire est aussi apparue comme une opportunité pour offrir un nouvel espace citoyen pour la tenue d'un projet pilote de marché public, qui a généré une appropriation de la place transitoire et qui est aujourd'hui ancré dans la communauté.



*Crédit : Google Streetview*

## **FACTEURS DE RÉUSSITE**

---

### **Tirer profit des potentiels du site**

Situé à l'interface entre un bâtiment patrimonial et un parc, le projet s'inscrivait dans un contexte qui lui donnait le potentiel de générer un espace urbain de qualité. Par ailleurs, on ne retrouve pas de résidences aux abords directs du site et on y comptait peu de circulation automobile, limitant les impacts possibles sur les riverains et l'opposition au projet.

### **Assurer la robustesse du design de l'espace**

L'aménagement du site, dans ses formes transitoire et permanente, a été conçu de manière à permettre l'accès des véhicules d'urgence et de fonctions lors des événements qui se tiennent à l'église, tout en étant entièrement intégré au parc, répondant aux besoins particuliers des riverains malgré une intervention a priori audacieuse.

## RÉFÉRENCES

---

Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, Ville de Montréal (Contact : Annie Lambert, chef de section circulation et stationnement)

Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (2010), Communiqué – Réappropriation des espaces verts sur Le Plateau – Désasphaltage, piétonnisation et revitalisation de parcs, en ligne :  
[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7297,75337594&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&id=14257&ret=/pls/portal/url/page/arrond\\_pmr\\_fr/rep\\_annonces/rep\\_communiques/coll\\_communiques](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,75337594&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=14257&ret=/pls/portal/url/page/arrond_pmr_fr/rep_annonces/rep_communiques/coll_communiques)