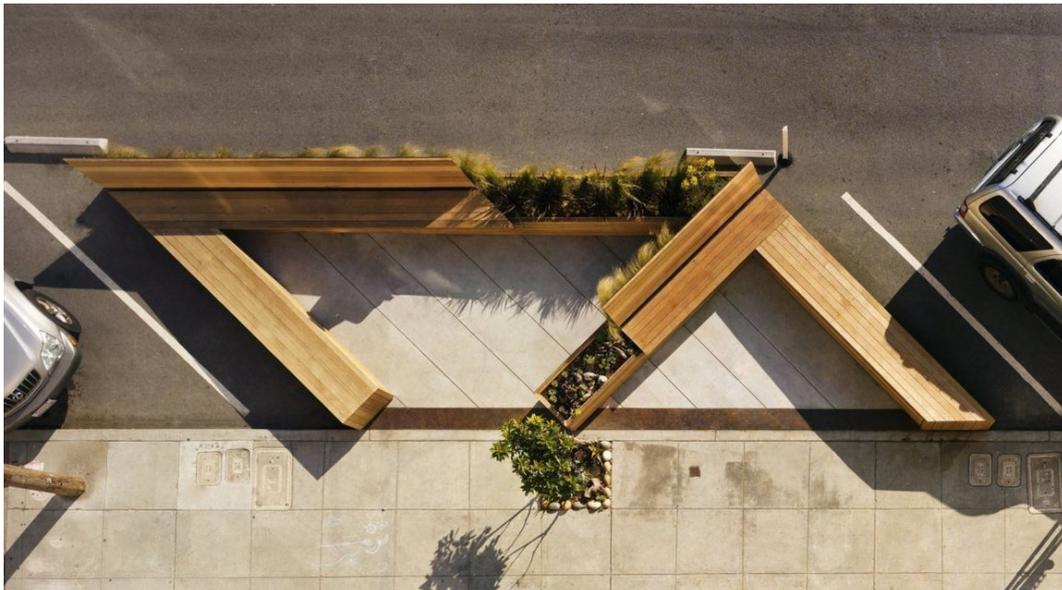


MÉMOIRE

UN GUIDE DU PARKLET / PLACATTOIR POUR MONTRÉAL
ou comment développer un outil favorisant
une dynamique collective du partage de la rue ?

Consultation publique relative au projet
de Politique de stationnement de Montréal
Ville de Montréal
Commission sur le transport et les travaux publics
Mars 2016



Noriega Street Parklet, San Francisco
inhabitat.com



ASSOCIATION
DU DESIGN URBAIN
DU QUÉBEC



AVANT-PROPOS

Le présent mémoire, déposé par l'ADUQ - Association du design urbain du Québec, dans le cadre de la Consultation publique relative au projet de Politique de stationnement de Montréal, **a été co-rédigé avec Monsieur Félix Gravel du Conseil régional de l'environnement de Montréal**. Il s'inscrit dans une vision positive et constructive commune de faire valoir les bonnes pratiques internationales et locales en terme d'aménagement de l'espace public, pour le bien-être collectif et dans une logique de fabrique collective de la ville.

ADUQ

L'Association du design urbain du Québec (ADUQ) est un organisme sans but lucratif basé à Montréal qui se consacre à promouvoir un design urbain créatif, dynamique et participatif.

Née en 2012 de l'initiative de jeunes professionnels oeuvrant dans le domaine de l'aménagement, l'ADUQ se veut un levier incontournable pour faire reconnaître le design urbain auprès des collectivités et est vouée à devenir une véritable plateforme d'échange pour les citoyens. En ce sens, l'Association vise à réunir tous professionnels de l'aménagement dont la pratique est axée sur le domaine public et la dimension collective de la ville : designers urbains, architectes, architectes paysagistes, urbanistes, designers de l'environnement, designers industriels, artistes, ingénieurs, etc.

SOMMAIRE

Avant-propos	2
ADUQ	2
Objet	5
Le Parklet / Placottoir	6
Le Guide du Parklet / Placottoir	9
Enjeux et perspectives	10
Contexte	12
Intérêts	15
À Montréal	16
Proposition	19



OBJET

Lorsqu'on décide d'utiliser le stationnement à d'autres fins qu'à l'entreposage d'automobiles, les idées fourmillent et la ville se réinvente. Certains y voient le prolongement du chez-soi, d'autres y voient des nouveaux lieux de rencontre, de pique-nique, de terrasses et de placettes. En échange de quelques voitures immobilisées : des bancs, de la végétation, des êtres humains, une nouvelle appropriation de la ville, et surtout plus de vivre-ensemble !

Titre du mémoire :

UN GUIDE DU PARKLET / PLACOTTOIR POUR MONTRÉAL

ou comment développer un outil favorisant une dynamique collective du partage de la rue

Objectifs :

Promouvoir l'idée selon laquelle Montréal devrait se doter d'un guide du parklet / placottoir à Montréal ;

Inscrire l'action urbaine de Montréal et des arrondissements Montréalais dans une approche d'urbanisme participatif, d'empowerment urbain et de fabrique collective de la ville.

LE PARKLET / PLACOTTOIR

Partager la rue

Prolongement de l'événement annuel et mondial Park(ing) Day, visant à la réappropriation éphémère de places de stationnements le temps d'une journée, on parle en anglais de "parklet" pour désigner ces mini-places publiques installées de façon pérenne sur une ou plusieurs places de stationnements de rue.

La désignation se décline au gré des appropriations de la rue. À Limoilou, dans la ville de Québec, on a désigné ces espaces : « stationnements pour piétons ». Les multiples réinterprétations de ces espaces publics ont fait naître une terminologie des plus créatives. Sur le Plateau-Mont-Royal, on a installé un "Placottoir", dérivé du terme « placotter » (illustrant le plaisir de parler et de rencontrer son voisin). Si certains se méprennent et parlent de « parcotrottoirs » (des parcs-trottoirs), l'idée d'une ville à échelle plus humaine est constante.

La Ville de Vancouver a déliné quant à elle une multitude de typologies de parklet au fil des années sur la rue Robson, devenue laboratoire urbain du parklet : Picnurbia (2011) : des espaces de pique-nique urbain, PopRocks (2012) : des « rochers populaires » avec un clin d'œil à la culture musicale pour tous, Urbanreef (2014) : des « récifs urbains » qui permettent de "s'échouer" en ville. Ailleurs à Vancouver on a implanté un « pâturage urbain » (Urban Pasture) une sorte de prairie, pour s'asseoir, pique-niquer et se détendre.



Vancouver
hypoess.com.br

Ces installations urbaines innovantes, peu coûteuses, et rapides à réaliser stimulent le cadre de vie urbain et favorisent un meilleur partage de la rue. Plus largement ses atouts sont :

- Ré-inventer le potentiel et le paysage de la rue
- Encourager les transports doux
- Supporter l'économie locale
- Encourager les interactions sociales urbaines
- Améliorer la sécurité des piétons
- Stimuler la créativité des designers

ENJEUX & PERSPECTIVES

Enrichir les outils d'aménagement urbain

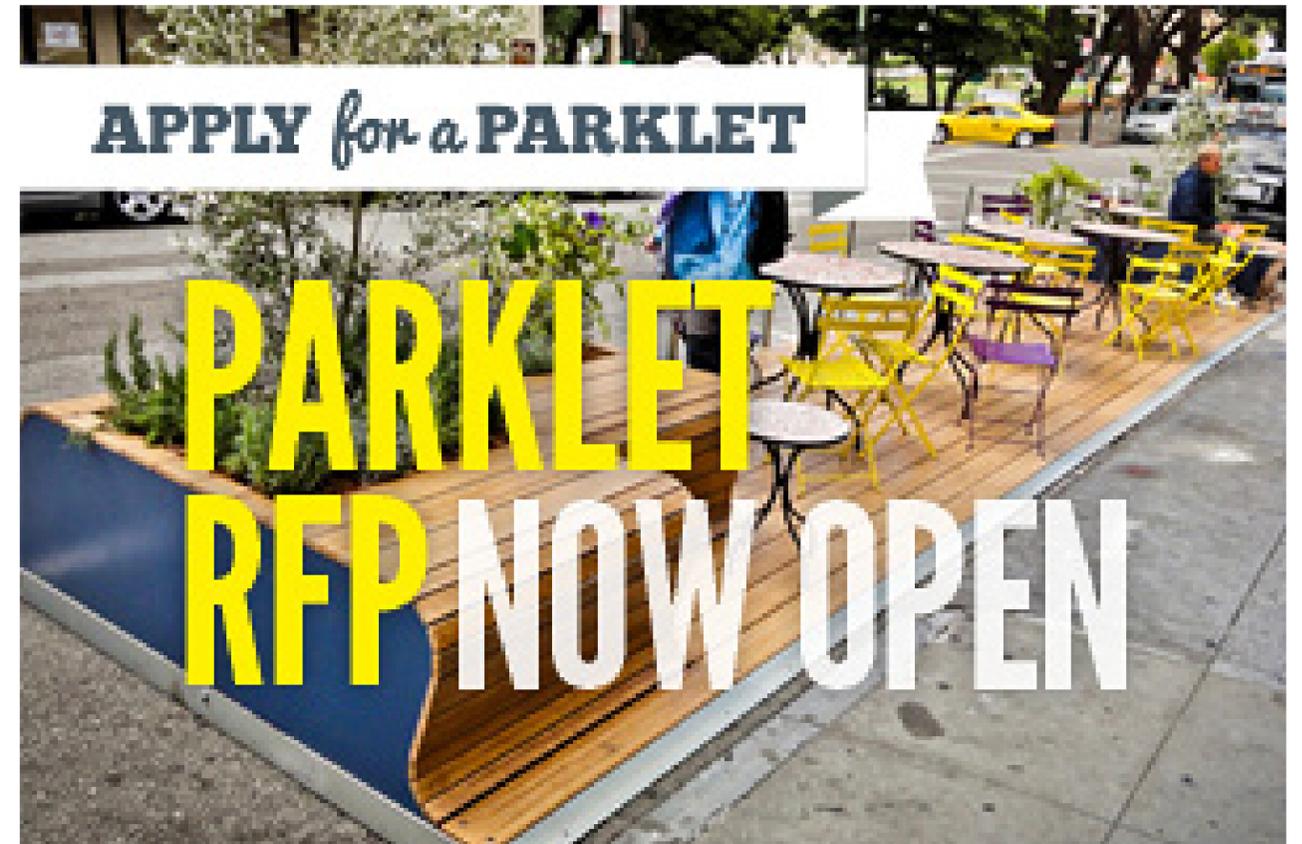
L'évidence d'une population mondiale de plus en plus urbaine adresse plus que jamais l'enjeu de la ville comme milieu de vie favorisant l'épanouissement du vivre-ensemble.

Comment ce vivre-ensemble urbain s'exprime-t-il dans la ville? Comment se construit-il dans l'espace public? Tel est le beau défi qui anime aujourd'hui les municipalités.

On constate parallèlement, et de façon de plus en plus prégnante, la volonté des citoyens (commerçants, entreprises, associations, artistes, groupes communautaires etc.) d'être des acteurs de leur propre ville. Les initiatives urbaines locales spontanées (planter son carré d'arbre, cultiver des coins de rue etc.) ou planifiées par des collectifs, associations et designers (le Village Éphémère, le Marché des Possibles, etc.) témoignent de la créativité des citoyens, de leur attachement à leur environnement, de la volonté d'une ré-intensification et d'une diversification des usages de la rue.

L'emphase est mise sur l'échelle urbaine locale dans ce contexte. Cette échelle de projet permet de saisir les influences croisées entre le caractère d'un quartier et les pratiques urbaines qui peuvent s'y façonner. À l'image de l'acupuncture urbaine, l'échelle locale offre une logique structurante et complémentaire à l'aménagement du territoire réalisé à plus grande échelle par la Ville.

L'implication collective constitue pour les collectivités publiques une ressource nouvelle en terme de connaissance des aspirations urbaines collectives. Alors comment bonifier les outils de planification urbaine?



Classiquement les collectivités publiques produisent la ville dans le respect de l'intérêt général : leurs élus portent la vision, leurs techniciens (urbanistes, architectes, etc.) maîtrisent les savoir-faire et les procédures, accompagnés de bureaux d'études spécialisés, et des professionnels de la construction interviennent pour aménager les espaces et bâtir les équipements publics. Aujourd'hui nous pouvons apporter une strate supplémentaire dans notre manière de produire la ville à travers le «faire avec» dans une logique de co-design, ou d'«aider à faire» dans une logique d'accompagnement et de facilitation, ou encore à travers la logique d'empowerment : le "pouvoir d'agir" des individus et des collectifs, comme façon de faire des habitants des co-constructeurs de la ville, en élevant leur capacité d'action collective, et en construisant la décision urbaine politique de façon plus partagée.

CONTEXTE

Le moment est tout choisi pour la Ville de Montréal :

- elle a développé un Programme d'implantation des rues piétonnes et rues partagées que nous saluons ;
- elle entend adopter prochainement une politique de stationnement avant-gardiste, en plus de procéder à la révision de son plan d'urbanisme.

Dans une approche intégrée de transport et d'urbanisme, l'espace urbain peut être optimisé grâce à des usages modulaires ou grâce à une mixité des fonctions urbaines. Ainsi le parklet à l'avantage de pouvoir être installé de manière temporaire ou permanente, en plus d'ajouter à la convivialité des artères commerciales. C'est une forme d'urbanisme tactique qui donne une flexibilité aux usages et permet de transformer la ville selon les demandes des commerçants, des institutions et des citoyens. Le Guide du parklet / placottoir est une occasion de faciliter les processus réglementaires et administratifs, tout en s'assurant de la qualité des installations, et de donner à ses concitoyens un outil pour participer à l'amélioration de son cadre de vie.



San Francisco inhabitat.com

PARKLET

O QUE É ?

O PARKLET É UMA EXTENSÃO TEMPORÁRIA DA CALÇADA, ENTENDA:

1 Espaço destinado para estacionamento de automóveis

2 Ampliação temporária do passeio público

3 + espaço para vegetação + mobiliário e equipamentos + pessoas

POR QUE A PREFEITURA ESTÁ REGULAMENTANDO A CONSTRUÇÃO DESSES ESPAÇOS ?

OBJETIVOS

PROMOVER
CONVIVÊNCIA NA RUA

ESTIMULAR
PROCESSOS PARTICIPATIVOS
OS PARKLETS PODEM SER PROPOSTOS POR QUALQUER UM

AMPLIAR A OFERTA DE ESPAÇOS PÚBLICOS

🚗 x 40

2 VAGAS DE ESTACIONAMENTO
1 PARKLET

➔

2 VAGAS DE ESTACIONAMENTO BENEFICIAM
40 AUTOMÓVEIS EM UM DIA

👤 x 300

1 PARKLET BENEFICIA
300 PESSOAS EM UM DIA

VEJA QUAIS SÃO OS BENEFÍCIOS PROMOVIDOS PELOS PARKLETS

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO LOCAL*

14% de aumento de vendas das lojas em frente a um parklet

BENEFICIA MAIS PESSOAS QUE VAGA DE ESTACIONAMENTO**

INCENTIVO AO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

ESPAÇO PÚBLICO

OS PARKLETS SÃO PLENAMENTE ACESSÍVEIS AO PÚBLICO DISPONÍVEL À SOCIEDADE 24 HORAS POR DIAS NOS 7 DIAS DA SEMANA, ASSIM COMO UMA CALÇADA E VEDADA, EM QUALQUER HIPÓTESE, A UTILIZAÇÃO EXCLUSIVA POR SEU MANTENEDOR

Fontes

*1 Instituto Mobilidade Verde - Pesquisa Parklet 2013

**2 NYC DOT, Measuring the Street

www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br

Elaboração: SMDU/Infográficos

PREFEITURA DE SÃO PAULO

Extrait du Programme de Parklet de São Paulo (gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br)



Hot Tubs Urban Pasture Parklet Park

2013 Parklet Pilot Program Guide

Overview
Parklets transform on-street parking into places for people to sit, relax, and enjoy the city. They benefit local businesses, residents, and visitors by providing unique public spaces that attract customers and foster community conversation. They can also have additional benefits such as adding more shade for people to walk in congested areas. The typical design is a platform that extends the sidewalk and provides amenities like seats, tables, bike racks, and landscaping.

The City of Vancouver has piloted several parklets through its VIVA Vancouver program, including Parklet Park on 14th Avenue at Main Street, Urban Pasture on 1000 Brock Street, and Hot Tubs on East 44th Avenue at Fraser Street.

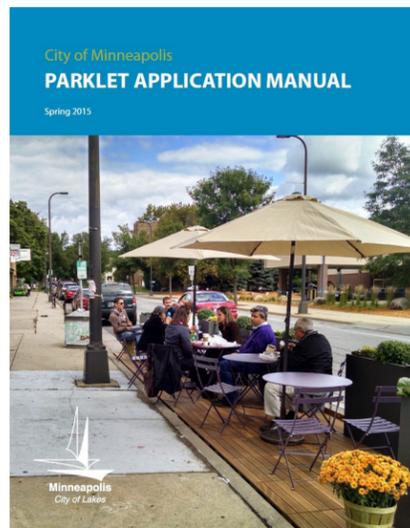
To build on this success, the City's Transportation 2030 plan calls for a more diverse and application-based approach to encourage more parklets citywide at low cost to taxpayers. Many cities, including New York and San Francisco, already have similar programs in place.

For 2013, VIVA is piloting a stand-alone program for interested businesses and organizations. This document lays out the application process, fees, applicant responsibilities, design guidelines, and technical requirements.

Vancouver



San Francisco



Minneapolis

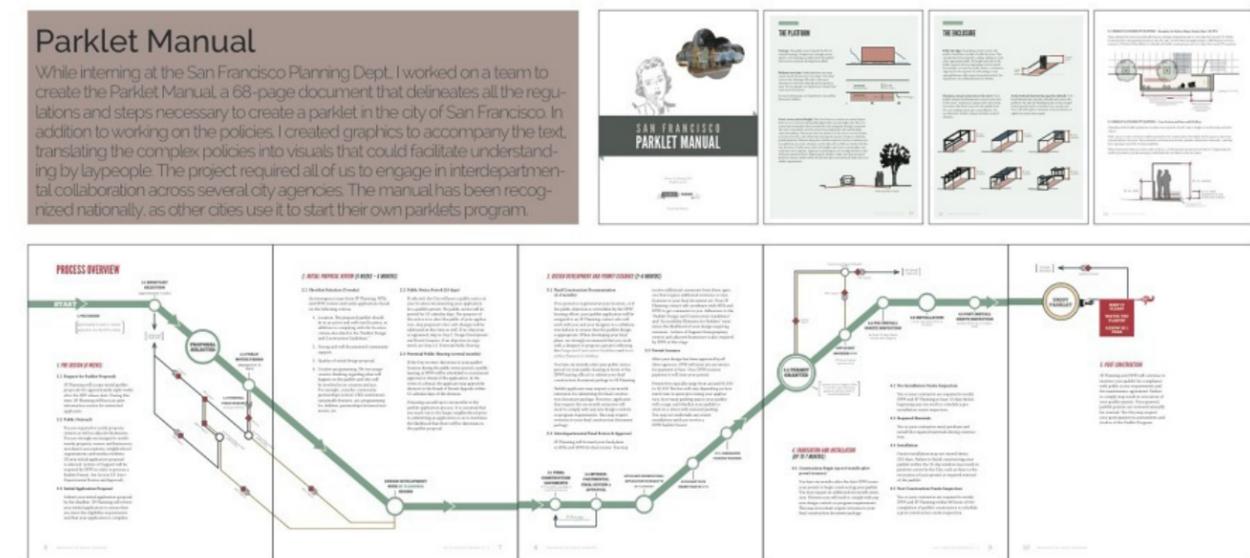
INTÉRÊTS

Les Programmes et Guides de Parklets / Placottoirs développés par plusieurs villes dans le monde sont un outil qui s'inscrit dans cette démarche de construction collective de la ville. Dans la poursuite du mouvement Park(ing) Day, a émergé une volonté de pérenniser ce type de réappropriation de places de stationnement. Le Guide du parklet / placottoir offre un chemin pour les commerçants, les organismes communautaires, les résidents ou les propriétaires d'entreprises à prendre des mesures individuelles dans le développement et l'embellissement du domaine public de la ville. Le guide construit un processus d'urbanisme participatif et de design entre le demandeur, le designer et la ville.

La ville et les arrondissements n'ont pas pour ambition d'imposer une conception esthétique particulière mais plutôt de promouvoir des parklets uniques et reflétant la créativité des concepteurs et l'environnement dans lequel il s'inscrit. La création d'un parklet devient un processus collaboratif entre les services de la mairie, les designers et les demandeurs du parklet (commerçants, associations, groupes de citoyens, collectifs etc.). Le processus d'acceptation d'une demande puis de conception et de construction / installation est simplifié par un guide qui énonce toutes les étapes pas à pas. Il s'agit d'un programme visant à réduire la complexité bureaucratique pour faciliter les initiatives bottom-up, redonner aux communautés des pouvoirs d'agir et enrichir l'action municipale.

Ainsi le Guide du parklet / placottoir, nouvel outil de développement urbain s'adressent aux :

- élus et fonctionnaires pour les aider à régir et accompagner la réalisation de parklets au sein de leur réglementation, de façon intégrée ;
- organismes, commerçants et ensemble des citoyens pour les aider à développer des parklets dans leur quartier grâce au guide du Programme de Parklet mise à disposition par la ville ou les arrondissements.



San Francisco



PHILADELPHIA PARKLET PROGRAM guidelines

À MONTRÉAL

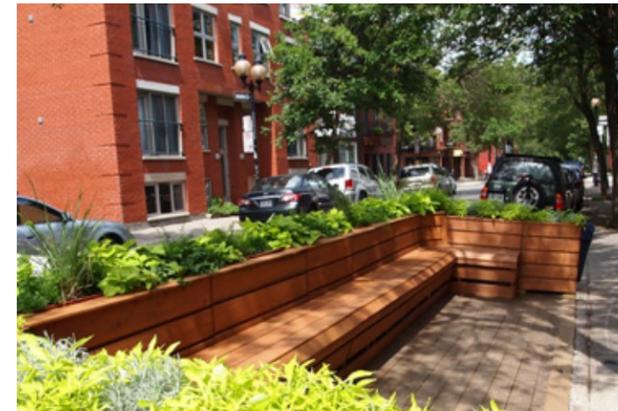
Poursuivre les initiatives et bonifier la démarche



(aduoq.ca)



(journalmetro.com)



(ville.montreal.qc.ca)

« En ville sans ma voiture » et le Park(ing) Day

Organisé par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, dans le cadre de la journée «En ville sans ma voiture», l'événement du Park(ing) Day est un succès à Montréal depuis trois ans, tant sur l'aspect médiatique que par l'intérêt et la participation qu'il a suscités.

Avec plus de 200 cases de stationnement réinventées en espaces conviviaux, le PARK(ing) Day à Montréal lors de l'édition 2014 a été la plus grosse édition Park(ing) Day au monde.

L'Association du design urbain du Québec (ADUQ) s'investit dans ce projet depuis ses débuts en organisant un concours annuel.

Les placottoirs de la Plaza Saint-Hubert, 2014

La Société de développement de la Plaza St-Hubert et l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie ont testé l'été dernier un nouvel aménagement urbain dans le cadre du réaménagement de la célèbre artère commerciale. Des saillies de trottoirs et des aires de détente (des placottoirs) ont été aménagées le long de la Plaza afin d'améliorer l'expérience du piéton et diminuer l'emprise de l'automobile dans le secteur.

Ce projet a permis de démontrer de la qualité en terme de design qui peut être développées pour les placottoirs. Il a permis de faire la preuve de la compatibilité et du bienfait de l'association commerce / mini-espace public de détente, malgré le discours rétrograde qui n'envisage la viabilité commerciale que par le maintien de places de stationnements. Le projet a été développé à l'interne par l'arrondissement. La logique de co-design intégrée au Guide du parklet permettrait de propager l'initiative sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement en permettant aux multiples acteurs de la ville de proposer et concevoir des parklets.

Le projet-pilote de placottoirs de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, 2014

L'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal a lancé pendant l'été 2014 un projet pilote de placottoirs. Il consiste en l'incitation des commerçants à développer des placottoirs en déposant une demande de permis d'occupation au bureau de l'arrondissement. « Dans toute cette démarche qui consiste à repenser l'espace public en fonction d'une meilleure cohabitation entre résidents, visiteurs, automobilistes et piétons, les commerçants ont un rôle important à jouer. En rendant possible ce type d'installation nouvelle pour eux, nous croyons que l'ensemble de l'arrondissement a beaucoup à gagner », a déclaré le conseiller de ville du district Jeanne-Mance, Alex Norris.

Cette formidable initiative pourrait être amplifiée et bonifiée à l'aide d'un Guide du parklet / placottoir, dans le but de simplifier et d'accompagner la démarche de A à Z, et d'élargir les initiatives au delà des commerçants (citoyens, groupes communautaires, associations, firmes de design, entreprises etc.).

PROPOSITION

L'ADUQ suggère de faire du parklet / placottoir un des emblèmes de Montréal, ville UNESCO de design, en misant sur l'attachement des citoyens à leurs quartiers et la créativité des designers locaux.

L'ADUQ suggère ainsi à la Ville de Montréal de se doter d'un Guide du parklet / placottoir qui serait le prolongement (ou un complément) du programme d'implantation de rues piétonnes et partagées de la ville de Montréal. Ce dernier, lancé en 2015, permet en effet de développer des milieux de vie sécuritaires et dynamiques en renforçant les caractères piétonniers de certaines artères montréalaises. La force de ce programme réside dans sa capacité à voir éclore plusieurs projets en même temps sur différents arrondissements montréalais, et ce chaque année. Ce programme est selon nous un outil efficace mis en place pour les arrondissements permettant un développement rapide et réparti sur l'ensemble de la ville.

La démarche de projets pilotes issue du programme d'implantation de rues piétonnes et partagées permet des projets inclusifs et progressifs, s'appuyant sur une première réalisation rapide en vue d'une pérennisation les années suivantes. Cette approche permet alors de tester des idées créatives par des aménagements temporaires dans l'optique de dynamiser l'espace public montréalais. Ces projets pilotes sont aussi l'occasion d'impliquer dans la démarche différents acteurs locaux, des commerçants aux citoyens, pour favoriser l'acceptation sociale des aménagements.

Un Guide du parklet / placottoir à l'échelle de Montréal permettrait de la même façon de démultiplier les énergies en vue de réinventer les usages sur l'espace public. Il pourrait aller plus loin que le programme d'implantation de rues piétonnes et partagées et être un outil "bottom-up" ouvert au plus grand nombre (designers, commerçants, entreprises, organismes communautaires, citoyens). S'appuyer ainsi sur la multitude de talents locaux et d'acteurs souhaitant s'impliquer dans leur cadre de vie permettrait de montrer la créativité et l'inventivité montréalaise tout en favorisant des implantations rapides à l'échelle de l'ensemble du territoire.



(labri.ca)

Place Shamrock, 2014-15

La Place Shamrock, entre autres, a ouvert la voie vers la concrétisation de projet de placemaking à Montréal. Le placemaking est une approche de planification, de design et d'aménagement à géométrie variable pour l'espace public.

Il repose sur des projets d'aménagement simples et peu coûteux, identitaires, sur l'implication et l'appropriation par la communauté, en tenant compte de la planification, de la conception et de la gestion à long terme du projet commun.

Le MIT, la ville de Chicago ont développé des guides de placemaking.

Le Guide du parklet / placottoir peut être une première étape pour un développement d'un programme / guide de placemaking tel que le Urban design DIY Kit de Los Angeles.



placedecastelnau.ca

Le programme d'implantation de rues piétonnes et partagées, 2015-16

Les « rues ouvertes » aux piétons existaient déjà à Montréal, citons par exemple la rue McTavish, entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Docteur-Penfield, favorisant les déplacements et la qualité de l'environnement de l'Université McGill.

Cependant, le programme d'implantation de rues piétonnes et partagées permet depuis 2015 de généraliser l'approche de réappropriation de la rue et de reconversion des stationnements au profit de terrasses et de placottoirs. En 2015, quatre rues ont été aménagées dans le cadre dudit Programme et Cinq nouvelles le seront en 2016. La réussite des installations s'est démontrée par l'affluence des usagers et par la qualité du design de ces parklets.



San Francisco
zdnet.com



Conseil régional de l'environnement de Montréal
Maison du développement durable
50, rue Ste-Catherine O., bur. 300
Montréal (QC), H2X 3V4
www.cremtl.qc.ca
T : 514 842-2890
C : info@cremtl.qc.ca

Personne contact : Félix Gravel
T : 514 842-2890 poste 230
C : fgravel@cremtl.qc.ca



Association du design urbain du Québec
3641, boulevard Saint-Laurent
Montréal (QC), H2X 2V5
www.aduq.ca
T : 514 802-0495
C : info@aduq.ca

Personne contact : Pauline Butiaux
T : 514-994-1860
C : p.butiaux@aduq.ca