



VERS UN PARC DES GORILLES

Projet MIL Montréal

Pour en apprendre davantage sur le réaménagement du secteur Marconi-Alexandra et sur la démarche de participation citoyenne et de cocréation du parc des Gorilles, réalisée en collaboration avec Les AmiEs du Parc des Gorilles

VERS UN PARC DES GORILLES



 Périmètre de la démarche de participation citoyenne

Grandes étapes

2019	Démarche de participation citoyenne 13 Juin : portes ouvertes, lancement de la démarche de participation citoyenne et des sondages Juillet – août : activités collaboratives animées par Les AmiEs du Parc des Gorilles Septembre – octobre : ateliers de coconception
2020	Travaux de réhabilitation du site
2021	Travaux d’aménagement du parc et inauguration

Pour plus d’informations :
[Realisonsmtl.ca/milmontreal](https://realisonsmtl.ca/milmontreal)

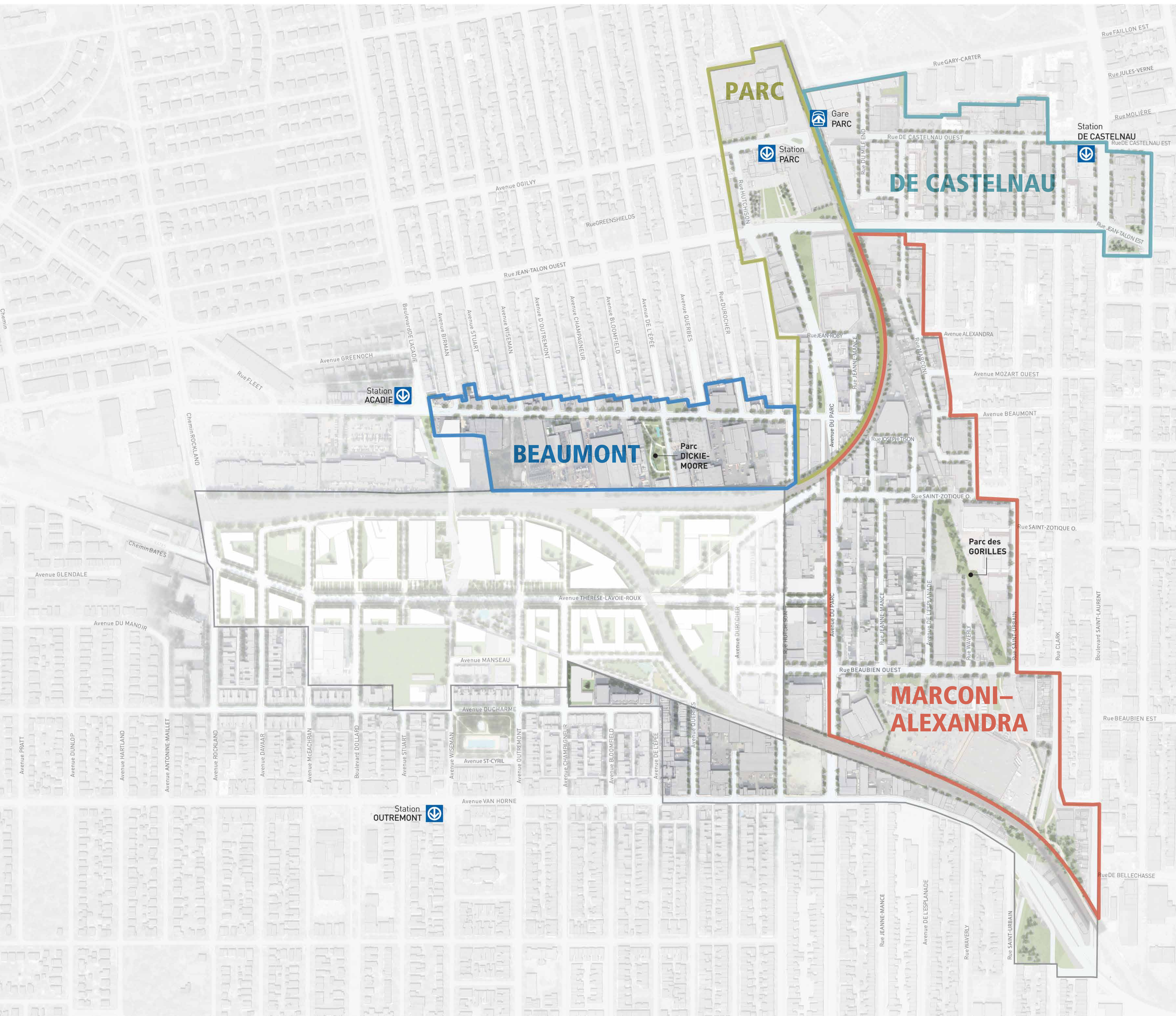
Objectifs d’aménagement

- Aménager un parc offrant un environnement naturel et unique sur l’ancienne emprise ferroviaire, s’inscrivant dans la poursuite du Réseau-Vert
- Reverdir un espace fortement minéralisé
- Intégrer la rue Waverly à l’aménagement du parc
- Revoir l’aménagement des intersections aux abords du parc afin de sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes
- Implanter un pôle de mobilité aux abords du parc
- Intégrer une œuvre d’art public dans le parc
- Offrir l’opportunité aux citoyens du secteur de cogérer ce parc

CHRONOLOGIE DU PROJET MIL MONTRÉAL

Site Outremont		Abords (secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau)	
	2021	Début des travaux d'aménagement et de réaménagement	
	2020	Décontamination des terrains (parcs Dickie-Moore et des Gorilles)	
Inauguration de la première phase de construction	2019	Élaboration des lignes directrices d'aménagement du domaine public Démarche de participation citoyenne pour la conception du parc des Gorilles dans le secteur Marconi-Alexandra Finalisation des acquisitions de terrains Début de la conception des interventions (rues et parcs) prévues dans les abords	
Tenue des deuxièmes portes ouvertes citoyennes sur le projet MIL Montréal Livraison de la nouvelle cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont	2018	Démarche de participation citoyenne pour la conception du parc Dickie-Moore dans le secteur Beaumont	
Élaboration des lignes directrices d'aménagement du domaine public Début des travaux d'aménagement Tenue des premières portes ouvertes citoyennes sur le projet MIL Montréal	2017		
Désignation du projet comme premier projet phare d'aménagement durable de la métropole montréalaise Début de la construction des premiers pavillons du campus MIL Montréal Certification LEED-AQ niveau Or pour la phase 2 du projet (conception)	2016	Début des acquisitions de terrains (prolongement de l'avenue Thérèse-Lavoie-Roux, parcs Dickie-Moore et des Gorilles)	
	2015	Adoption du premier règlement d'emprunt	
Certification LEED-AQ niveau Or pour la phase 1 du projet (planification)	2014		
	2013	Processus de consultation publique et dépôt du rapport de l'OCPM sur le redéveloppement des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau Adoption du Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau	
Début des travaux de décontamination de l'ancienne gare de triage	2012	Démarche de participation publique « Ouvrir la voie » sur la planification des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau	
Adoption du règlement encadrant le redéveloppement de l'ancienne gare de triage (règlement 06-069) Adoption du règlement d'emprunt Entente entre la Ville et l'Université de Montréal pour la réalisation du projet	2011	Engagement de la Ville de Montréal pour réaliser la planification détaillée des secteurs adjacents à l'ancienne gare de triage d'Outremont	
Entente entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec pour le financement du projet (Fonds Chantiers Canada-Québec)	2010		
Séances d'information publiques sur la révision du plan d'aménagement à la suite des recommandations de l'OCPM	2008		
Processus de consultation publique et dépôt du rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)	2007	Recommandation de l'OCPM d'étendre la planification de l'ancienne gare de triage d'Outremont aux secteurs adjacents	
Acquisition de l'ancienne gare de triage d'Outremont par l'Université de Montréal Dépôt de la première version du plan d'aménagement du site	2006		
Intention de l'Université de Montréal d'aménager un nouveau campus sur le site de l'ancienne gare de triage d'Outremont	2005		

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT



Un paysage identitaire fort

Le réaménagement du domaine public s'appuiera sur l'identité paysagère naturelle des abords des voies ferrées et du mont Royal en s'adaptant aux caractéristiques propres de chaque secteur. Les objectifs sont de verdir abondamment un environnement fortement minéral, de favoriser la résilience urbaine et de réduire les îlots de chaleur.



Un territoire ouvert et connecté

L'aménagement du territoire doit favoriser et privilégier la marche, le vélo et les transports collectifs en proposant des espaces publics sécuritaires, conviviaux, confortables et accessibles universellement. La conception des rues s'inscrit dans le cadre de la Vision Zéro. Les liens piétons, cyclistes et collectifs s'intégreront aux réseaux montréalais et favoriseront l'émergence d'un véritable réseau de mobilité durable.



Un patrimoine industriel et ferroviaire

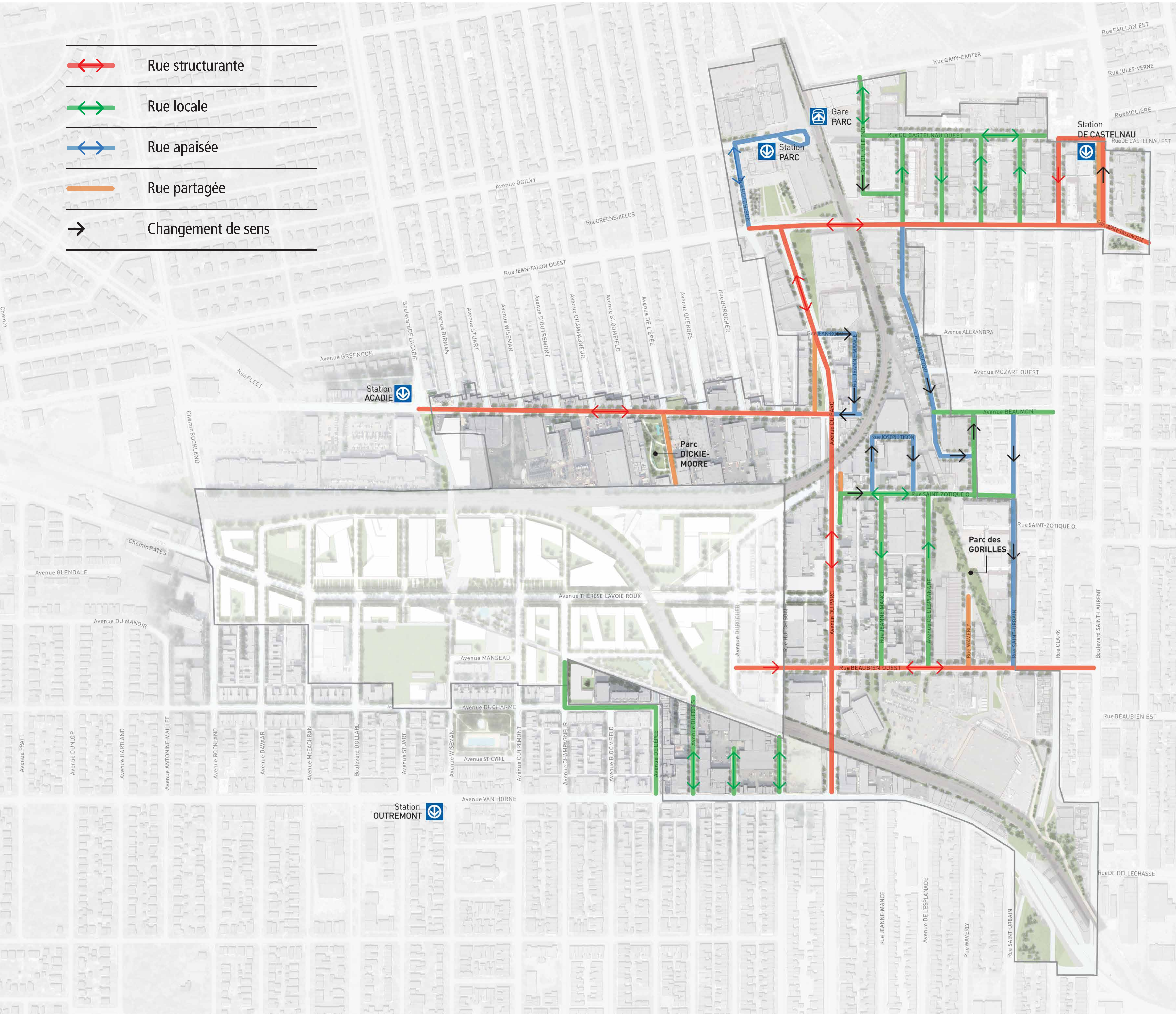
La requalification du territoire doit reconnaître le rôle des fonctions industrielles et ferroviaires du tissu urbain et paysager. L'aménagement du domaine public doit être réalisé de façon à favoriser le maintien des caractéristiques historiques de la trame de rues et de son encadrement bâti. De par leur configuration et leurs composantes, les espaces publics doivent être porteurs de la mémoire du lieu.



Le premier projet phare d'aménagement durable

Désigné comme premier projet phare d'aménagement durable de la Ville de Montréal, MIL Montréal vise à encourager l'innovation et l'adoption de pratiques exemplaires, et à rendre visibles les engagements de l'administration municipale en matière de développement durable. Le verdissement du domaine public et la gestion écologique des eaux favoriseront la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la préservation la qualité de l'air, la réduction de la consommation des ressources naturelles et la protection de la biodiversité. Aussi, le réaménagement des secteurs favorisera une conception innovante du domaine public par l'adoption de processus participatifs citoyens tout au long du projet.

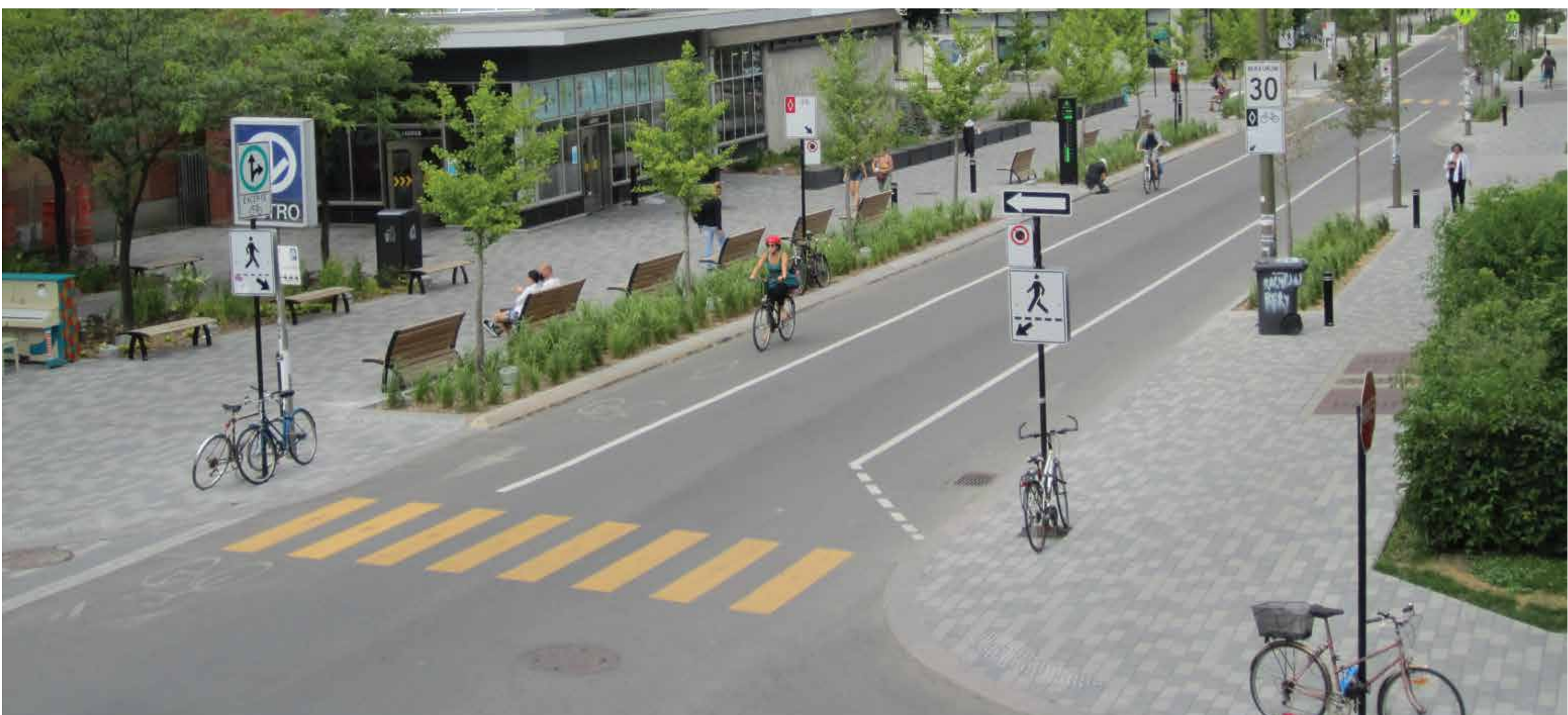
AMÉNAGEMENT DES RUES



(Avenue Thérèse-Lavoie-Roux)

Rues structurantes

Les rues structurants sont des artères à fort débit véhiculaire, assurant la liaison entre les quartiers. Elles sont le plus souvent bordées de commerces ou d’industries qui génèrent un grand nombre de déplacements piétonniers, cyclistes et véhiculaires. Pour ces axes, un nouveau partage de l’espace au profit des déplacements à pied et à vélo et du verdissement est prévu afin d’améliorer la qualité du domaine public.



(Avenue Laurier)

Rues apaisées

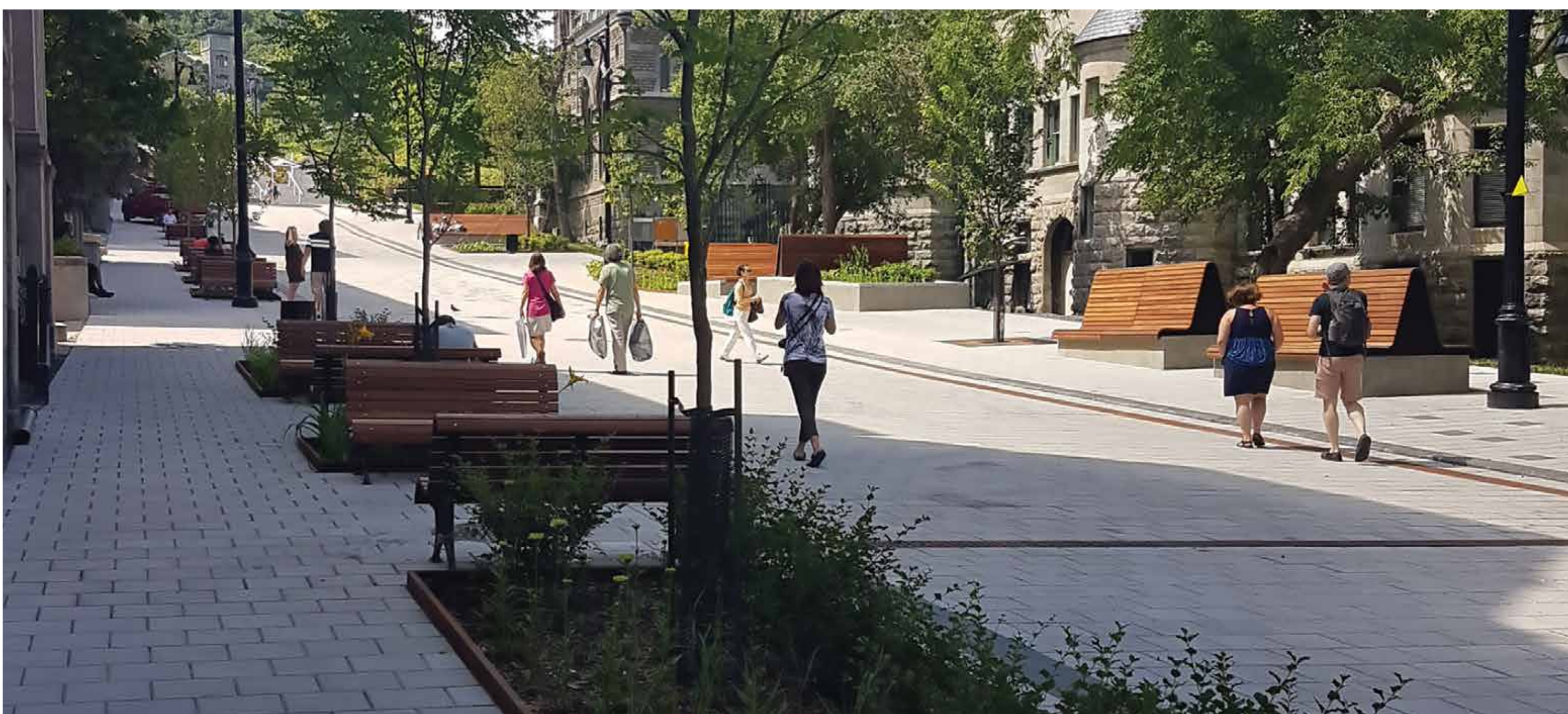
Pour la plupart, les rues apaisées sont d’anciennes rues de desserte industrielle mises à sens unique afin de dégager davantage d’espace pour les piétons, les cyclistes et le verdissement. On y trouve encore des usages industriels, bien qu’ils soient en mutation vers des usages résidentiels, commerciaux et de bureau.



(Rue Clark)

Rues locales

Les rues locales sont des rues principalement résidentielles, accueillant également des activités industrielles et commerciales. Lorsque possible, le rétrécissement des voies de circulation automobile et le retrait d’espaces de stationnement sont préconisés au profit du verdissement et de l’élargissement des trottoirs. Des mesures d’apaisement de la circulation sont aussi prévues.

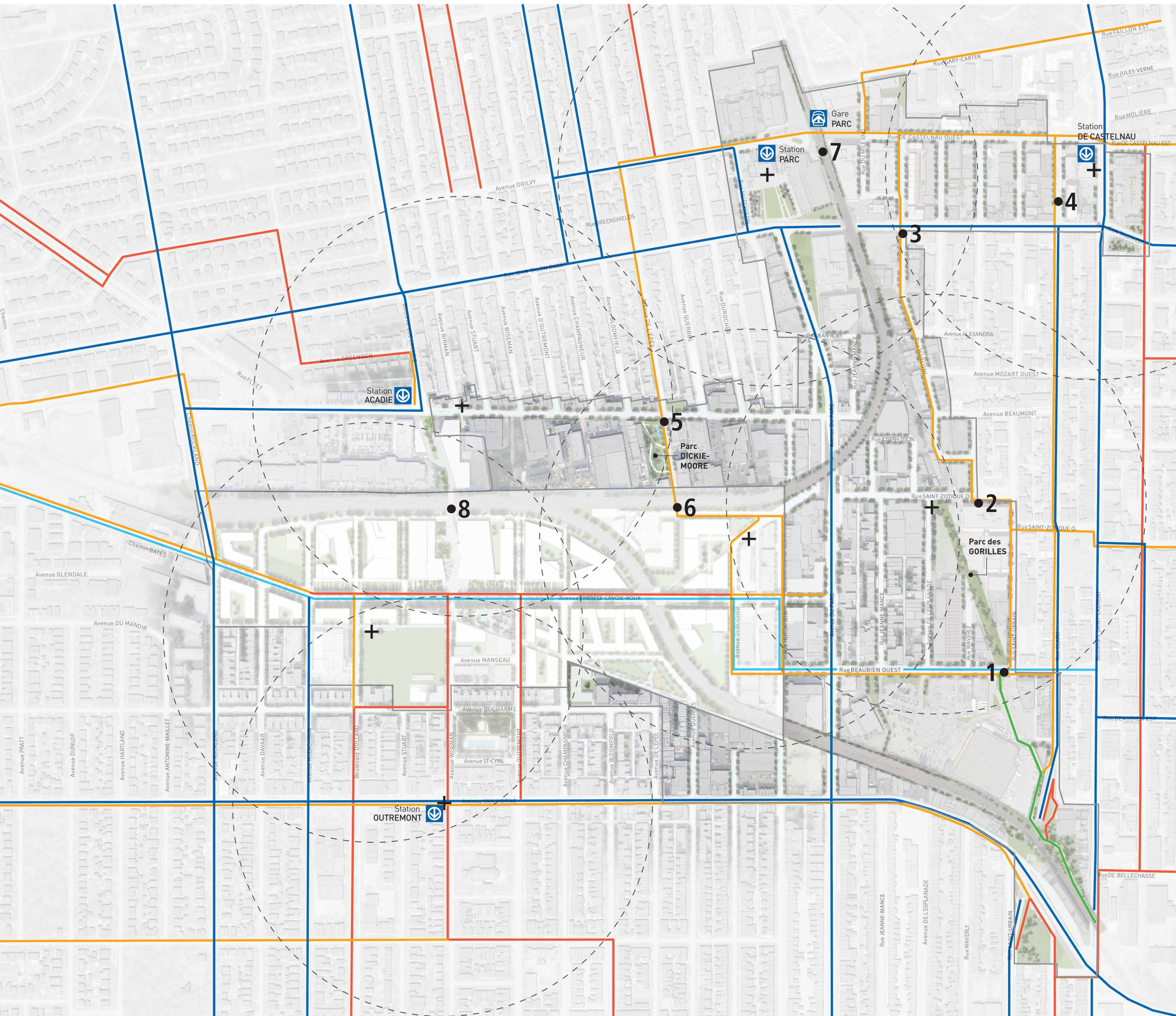


(Rue McTavish)

Rues partagées

Le territoire des abords comprend plusieurs rues en cul-de-sac aménagées en rue partagée où les divers usagers (cyclistes, automobilistes, piétons et autres) cohabitent de façon sécuritaire. La distinction entre la chaussée et le trottoir est minimisée au profit d’un traitement unifié.

MOBILITÉ DURABLE

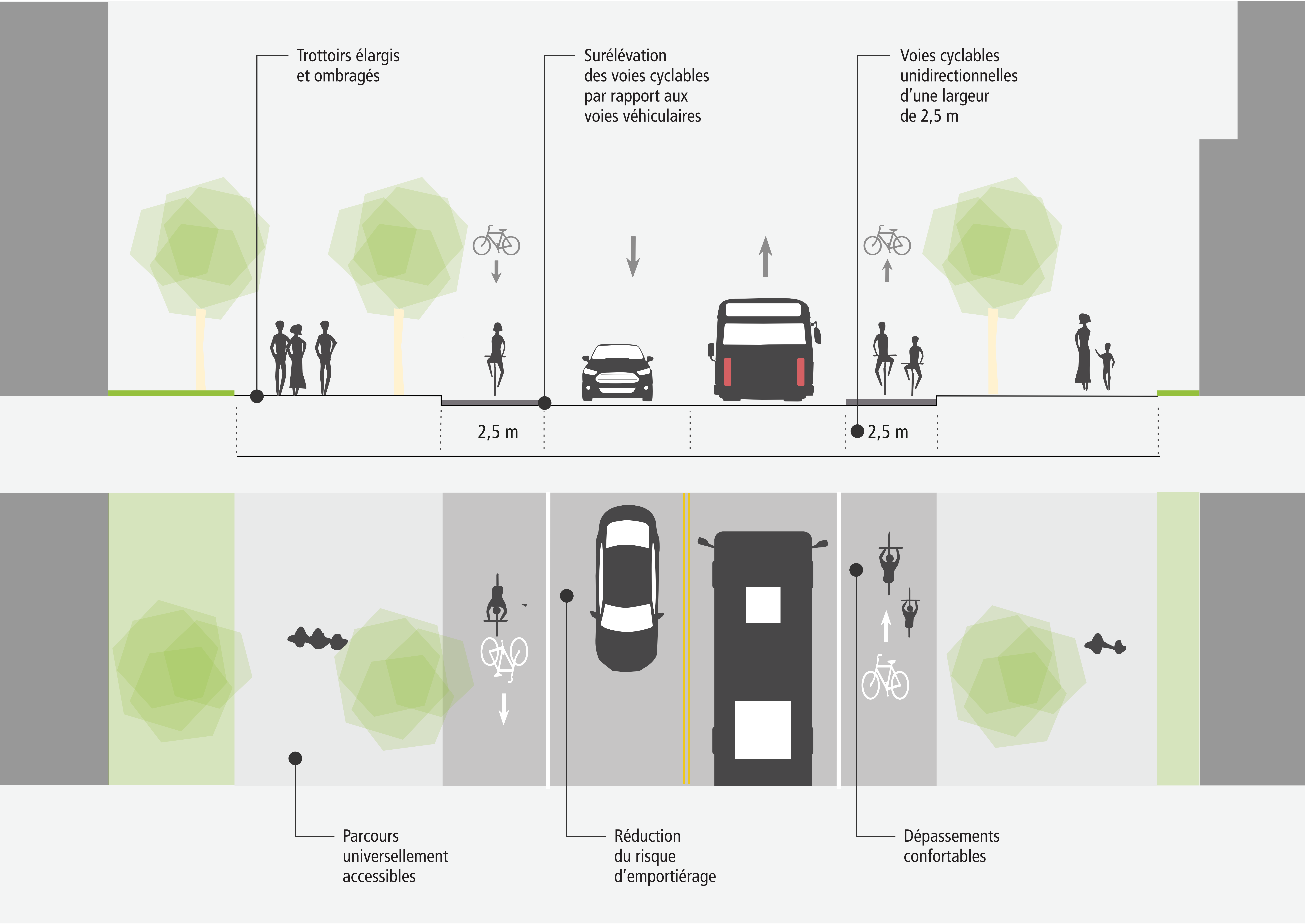


Bonification du réseau cyclable

	Réseau cyclable existant
	Réseau cyclable projeté
	Réseau d'autobus existant
	Réseau d'autobus projeté
	Réseau-Vert
	Pôle de mobilité

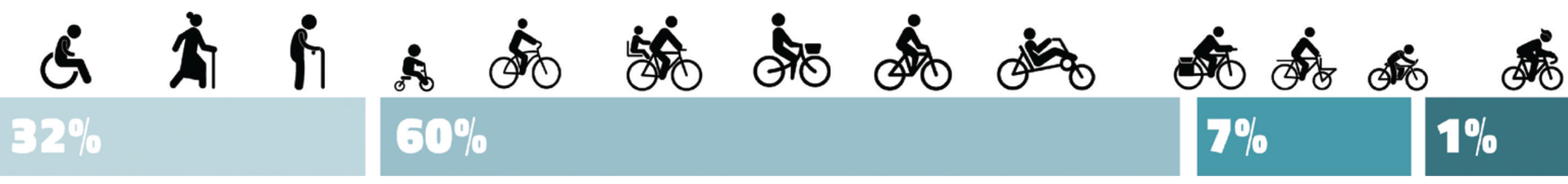
1	Sécurisation de la traverse du Réseau-Vert et de la rue Beaubien Ouest
2	Aménagement d'un lien depuis la rue Saint-Zotique Ouest vers la rue Marconi
3	Aménagement d'un lien sur la rue Marconi incluant une nouvelle intersection avec des feux de circulation au carrefour de la rue Jean-Talon
4	Aménagement d'un lien sud sur la rue Clark, à partir de la rue De Castelnau
5	Sécurisation de la traverse de l'avenue Beaumont jusqu'à l'avenue De L'Épée
6	Passage à niveau projeté sur l'avenue De L'Épée
7	Passage à niveau projeté entre l'avenue Ogilvy et la rue De Castelnau
8	Construction de la passerelle piétonne de l'Université de Montréal

MOBILITÉ DURABLE



Augmenter la part modale des déplacements cyclables

- Création de nouveaux liens cyclables, intégrés au réseau existant
- Amélioration de la sécurité et du sentiment de sécurité par l'aménagement d'infrastructures cyclables conviviales et principalement en site propre pour les usagers de tous âges
- Installation d'éléments de mobilier adaptés pour les cyclistes (nouveaux supports à vélos, stations de réparation et de pompage, etc.)
- Bonification du réseau de vélos en libre-service (BIXI)



Sécuriser et améliorer les déplacements piétons

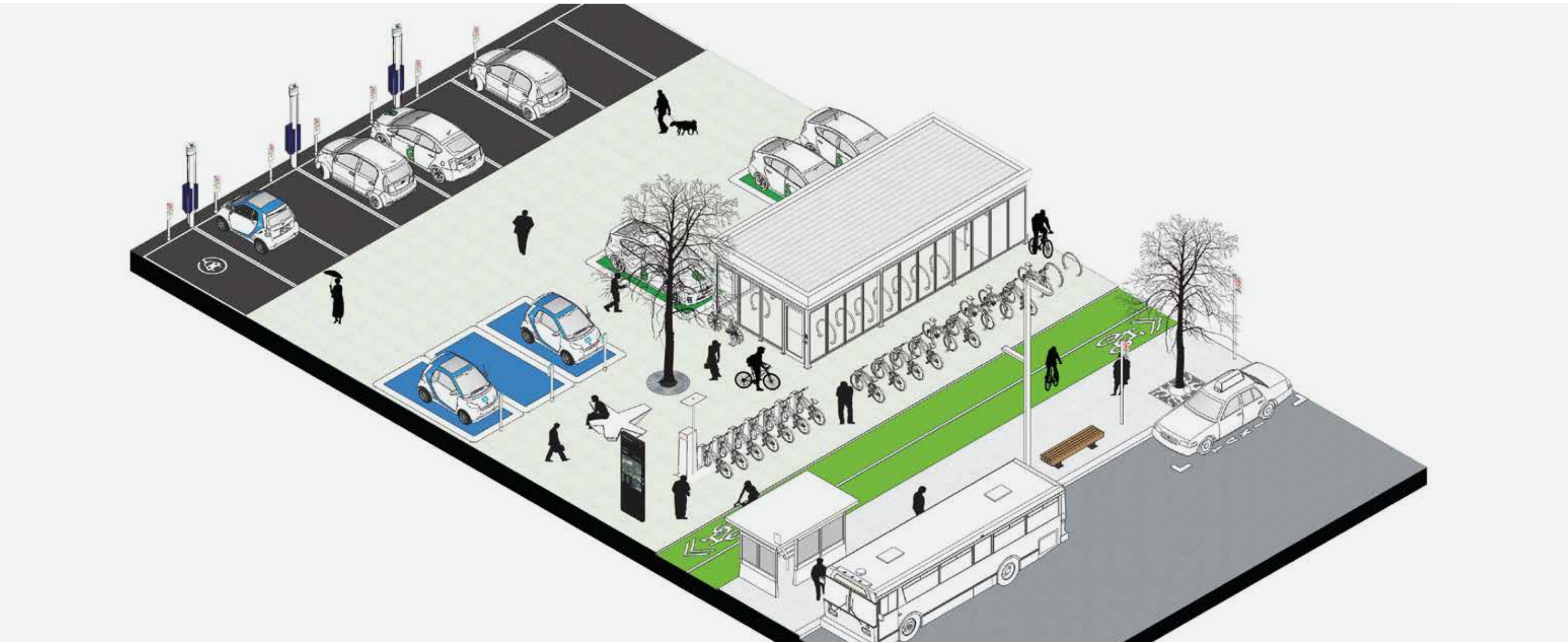
- Élargissement et verdissement des trottoirs, aménagement d'avancées de trottoir et surélévation des traverses
- Mise en place de mesures d'atténuation de la circulation véhiculaire : réduction de la vitesse, ajout et synchronisation des feux et réalisation d'un design de voirie adapté

Renforcer et diversifier les modes de transport alternatifs à l'auto solo

- Bonification de la desserte en transports en commun
- Implantation de pôles de mobilité
 - Concentration de divers modes de transport durables en complémentarité avec l'offre de transport collectif : stationnement pour vélos, BIXI, véhicules en libre-service, véhicules en autopartage, véhicules et taxis électriques, etc.
 - Intégration de bornes de recharge électrique
 - Amélioration de l'accessibilité et de l'expérience de mobilité
 - Incitation à l'usage des modes de transport alternatifs à l'auto solo dans des secteurs moins bien desservis en transport collectif



Pôle de mobilité sur rue



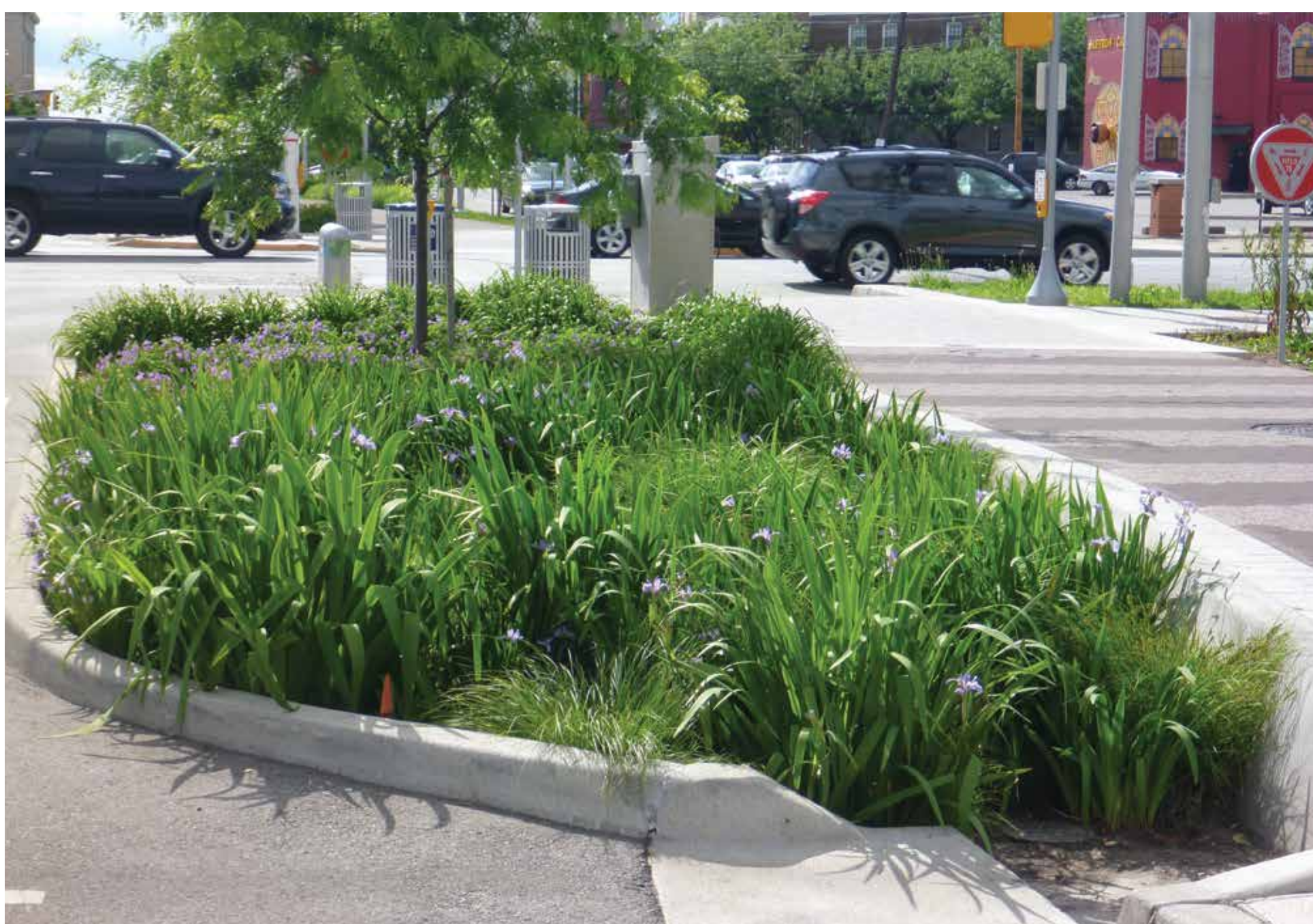
Pôle de mobilité hors rue

VERDISSEMENT ET GESTION ÉCOLOGIQUE DES EAUX DE PLUIE

Verdissement

Le verdissement vise la création d’une riche biodiversité pour atténuer les îlots de chaleur et améliorer la qualité des milieux de vie.

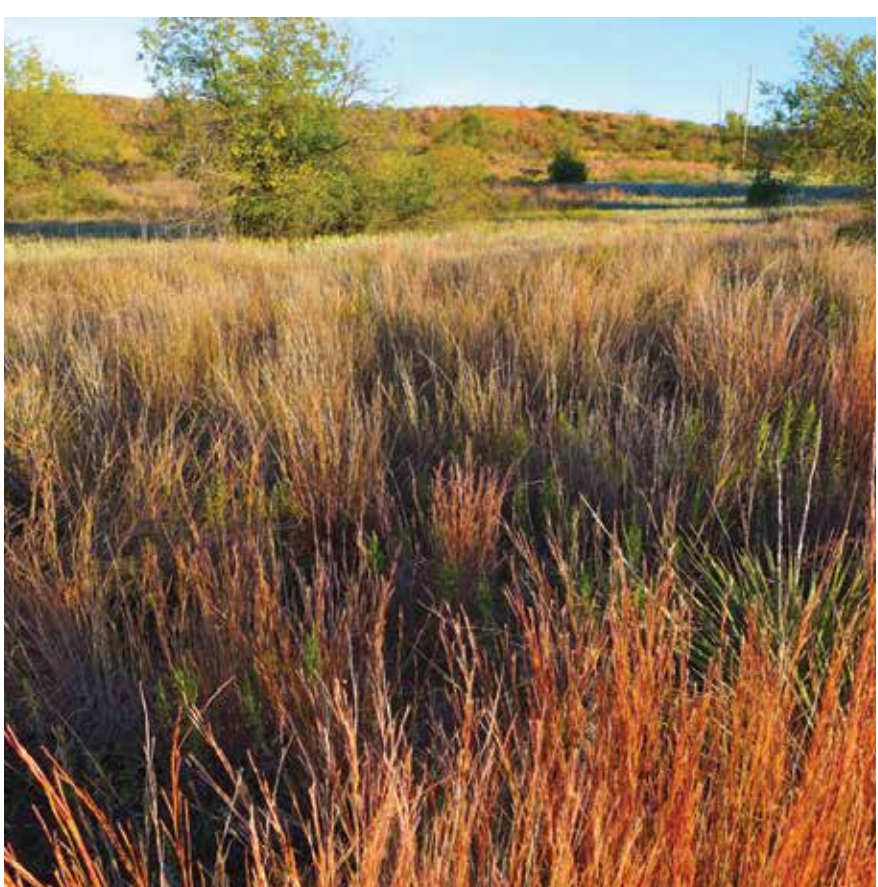
- L’aménagement de fosses de plantation agrandies et continues favorise la saine croissance des végétaux.
- Les plantations en milieu urbain fournissent de nombreux services écologiques, notamment la création d’habitats pour les pollinisateurs.
- La plantation d’une grande diversité d’espèces de végétaux (arbres, arbustes, graminées, herbacés à fleurs, etc.) permettant une meilleure interaction entre végétaux et une meilleure résistance face aux perturbations (Agrile du frêne, etc.).



Avancée de trottoir plantée avec espace de biorétention, Indianapolis Cultural Trail – Source : Rundell Ernstberger Associates



Avancées de trottoir plantées – Source : Vivre en Ville



Palette végétale pour la plantation des avancées de trottoir (Sumac vinaigrier, Orge à crinière, Barbon à balais)



Types d’arbres prévus pour l’aménagement des rues (Orme Accolade, Fêvier d’Amérique, Chicot d’Amérique)

Gestion écologique des eaux de pluie

L’aménagement d’espaces végétalisés permet d’intégrer des aires de biorétention. Ces installations visent à capter et retenir les eaux de ruissellement. Ce type d’infrastructure a trois fonctions :

- Diminuer la quantité d’eau envoyée directement à l’égout;
- Favoriser le développement d’une couverture végétale en utilisant les eaux pluviales à des fins d’irrigation;
- Assurer l’infiltration et le traitement de l’eau dans le sol pour permettre la recharge des nappes phréatiques.

Les aires de biorétention peuvent prendre plusieurs formes :

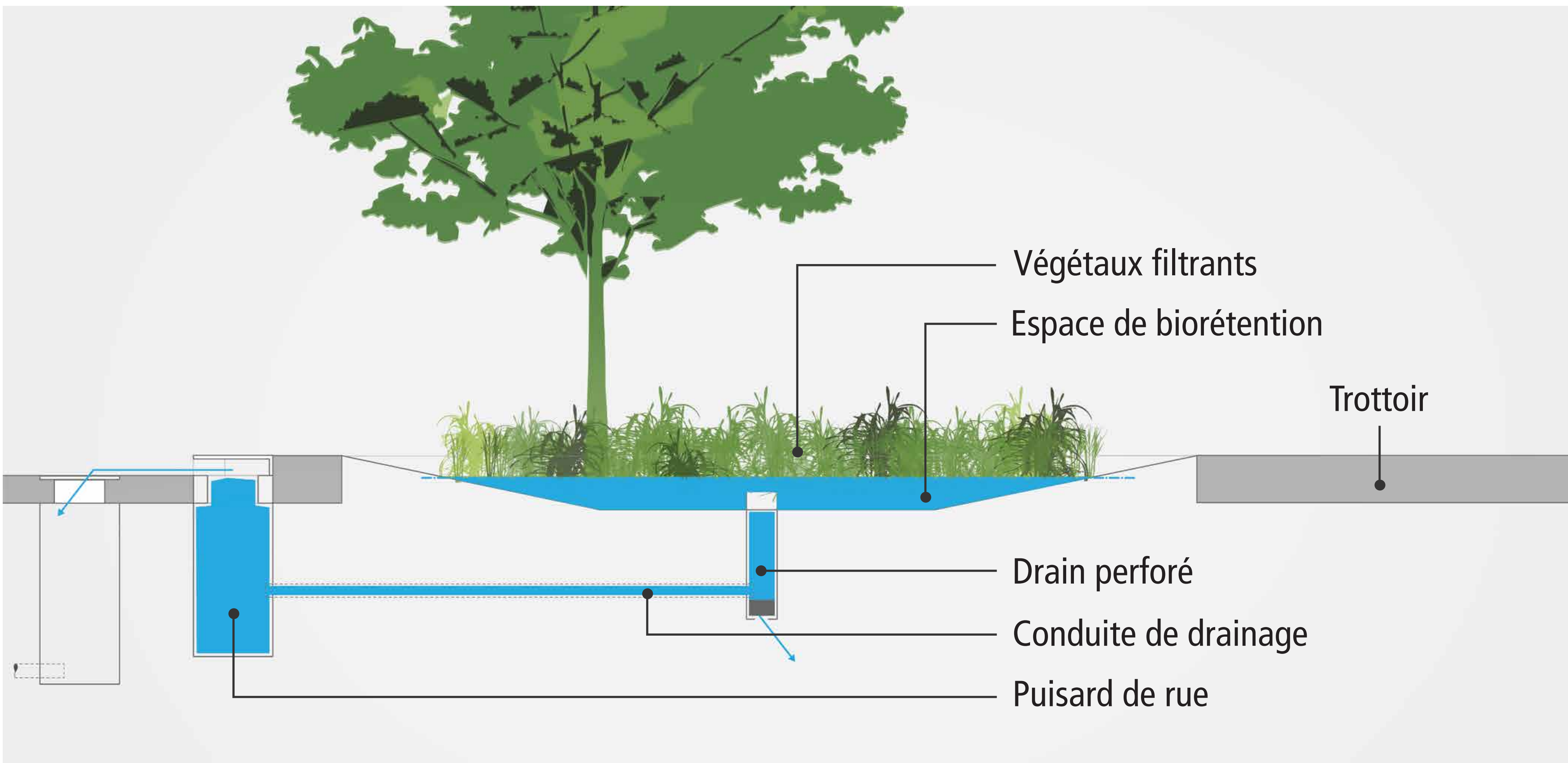
- Des avancées de trottoir plantées;
- Des noues linéaires en continuité avec les fosses d’arbres;
- Des jardins de pluie dans les parcs et les places publiques.



Fosse d’arbre continue



Espace de biorétention, rue Chapel Melbourne, Australie
Source : City of Stonnington



Espace de biorétention

MONTRÉAL, VILLE DE SAVOIR À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

Montréal

Meilleure expérience étudiante au monde*

11 établissements universitaires

170 000 étudiants

Au 1^{er} rang

au Canada pour le nombre de chercheurs universitaires avec près de 6000 personnes qui se consacrent à la recherche

La contribution, directe et indirecte, des diplômés universitaires totalise

22,7 milliards

de dollars, soit l'équivalent de 12,1 % du PIB de la région de Montréal.**

Université de Montréal

14 facultés et écoles

600 programmes

67 000 étudiants

Premier pôle d'enseignement et de recherche au Québec

Première université généraliste francophone en importance dans le monde

3^e au Canada

par le volume de ses activités de recherche***

Campus MIL

Le campus MIL comprendra le Complexe des sciences, auquel s'ajouteront d'autres pavillons universitaires et un centre d'innovation.

Les lieux seront adaptés à la science du

21^e siècle

et conçus pour favoriser la collaboration entre les chercheurs, les étudiants et les citoyens.

La concentration de chercheurs contribuera à l'affirmation du statut de Montréal comme capitale de la recherche scientifique au Canada de même qu'au renforcement de son rayonnement mondial à titre de ville créative et innovante.

Le Complexe des sciences, qui ouvrira à l'automne 2019, accueillera

2000 étudiants + 200 chercheurs

des départements de chimie, de physique, de sciences biologiques et de géographie.

* QS Best Student Cities ranking 2017
** Étude CCMM 2016
*** Classement Research infospace 2018



Place centrale et Complexe des sciences - Source : MENKES SHOONER DAGENAIS LETOURNEUX - LEMAY - NFOE - NIP PAYSAGE - FAHEY - EXP

PROJETS ÉPHÉMÈRES



CRÉDIT PHOTO : Maryse Boyce

Objectifs

Occuper des espaces transitoires sur le chantier du campus MIL pendant la construction des pavillons

Sensibiliser les citoyens à l’appropriation et la valorisation d’espaces urbains

Améliorer la qualité de l’air des quartiers environnants grâce au verdissement des espaces avant et pendant la construction des bâtiments

Description

Appui logistique et financier de l’Université de Montréal pour la tenue des différentes activités

Résultats

Un espace de
5 000 m²
qui accueille des jardins maraichers,
une pépinière de
10 000 arbres
Des ruches, des arbres en pots

Plus de 15 partenaires
actifs sur le site

En 2019, 5^e saison d’activités en collaboration avec les communautés locales

Mise sur pied d’un projet d’agriculture urbaine en collaboration avec les communautés limitrophes dès le début du chantier

Des minimarchés publics tous les mercredis de l’été, diverses formations en agriculture urbaine, des activités éducatives, des projets de recherche universitaires, des soirées de poésie et de musique ainsi que du cinéma en plein air



CRÉDIT PHOTO : Amélie Philibert



CRÉDIT PHOTO : Magalie Dagenais



CRÉDIT PHOTO : Maryse Boyce