

**«RADISSON 2031» :
L'INTÉGRATION DU
CONCEPT TOD AU
PÔLE INTERMODAL**

Yann Godbout, Thierry Basque Gravel, Nadia Jabari, Nadim Saliba
supervisé par Michel Max Raynaud

Analyse du site et de son potentiel

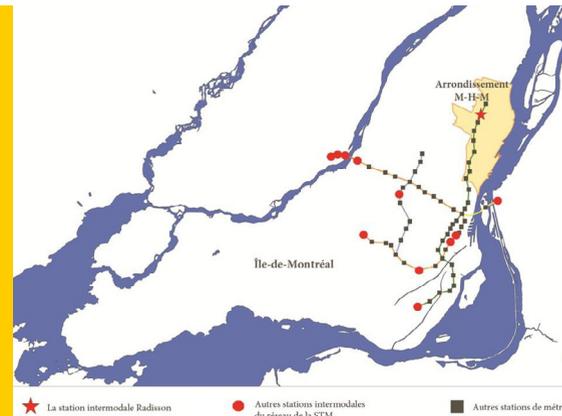
Le secteur Radisson se situe à l'est de l'île de Montréal, dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) dévoilé récemment par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) identifie les abords de la station comme une zone à fort potentiel de développement résidentiel et d'affaires, et fixe notamment des objectifs de densité résidentielle à atteindre pour l'an 2031.

Ce document confirme notre analyse que la densité actuelle de 54 log/ha est trop faible. Celle exigée au PMAD est de 110 log/ha, malgré le bas potentiel de superficies vacantes (1 hectare) et à redévelopper (3 hectares) inclus dans le rayon de 1km autour de la station.

Le modèle du Transit oriented development (TOD) qui conduit à aménager des quartiers denses, multifonctionnels, autour des pôles de transports collectifs semble être le modèle de développement le plus approprié pour ce secteur. Dans le contexte économique actuel, la redynamisation de cet espace doit s'appuyer sur l'attractivité du site et miser sur le caractère multimodal afin de permettre la création de liens entre la station et son environnement immédiat.

Pour ce faire, l'utilisation des espaces vacants et des stationnements de surfaces ainsi que la reconversion d'un centre commercial issue d'une logique de développement basée sur l'automobile, représentent des opportunités réelles de faciliter la mise en œuvre d'un projet d'une telle envergure.



Localisation des stations intermodales métropolitaines de la CMM

Bénéfices monnayables	Coûts monnayables
<ul style="list-style-type: none"> Réduction des coûts du projet par les investissements des promoteurs privés et du milieu social. Bénéfices générés par les demandes d'autorisations et permis. Contribution pour fins de fond de parcs (s'il y a lieu) 	<ul style="list-style-type: none"> Coûts directs : <ul style="list-style-type: none"> Coûts d'acquisition de certains terrains, coûts de construction et d'infrastructures, Coûts d'aménagements de rues et de parcs, d'embellissement, coûts d'entretien, etc. Coûts indirects : <ul style="list-style-type: none"> Honoraires professionnels externes, Honoraires du personnel interne attribué au projet, Dédommagement pour les propriétaires mitoyens au projet, Coûts liés à la gestion des risques, etc.
Bénéfices non monnayables	Coûts non monnayables
<ul style="list-style-type: none"> Renforcement de l'image de l'Arrondissement. Création d'une destination de qualité Amélioration de l'offre commerciale et de bureaux Amélioration de la sécurité pour tous les transports Respect de la vision du PMAD 	<ul style="list-style-type: none"> Complexification du transit pendant la durée du chantier Augmentation des risques dus aux nombreux travaux simultanés Perte de temps reliée aux étapes préliminaires et études de faisabilité du projet

Coûts et bénéfices pour l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Station intermodale	Présence d'une station de train de banlieue	Nombre de lignes d'autobus régionales (arrivée)	Nombre moyen d'autobus régional/jour (arrivée)	Nombre de stationnements incitatifs	Nombre de débarcadères pour l'automobile	Nombre de supports pour vélos	Nombre de vélos Bixi (rues adjacentes)	Présence de voitures Communauto (moins de 500 mètres)	Présence d'aire d'attente Taxis
Angrignon	Non	11	81	733	30	42	0	Oui	Oui
Bonaventure	Oui	46	169	0	0	0	26	Oui	Non
Cartier	Non	2	13	599	0	64	0	Oui	Oui
Côte-Vertu	Non	1	14	0	0	40	0	Oui	Non
De la Concorde	Oui	0	0	0	28	7	0	Oui	Non
Henri-Bourassa	Non	2	20	0	38	67	0	Oui	Non
Longueuil	Non	23	148	2370	35	622	0	Oui	Oui
Lucien L'Allier	Oui	27	391	0	0	0	7	Oui	Non
Montmorency	Non	3	146	1217	0	300	0	Oui	Oui
Parc	Oui	0	0	0	0	11	10	Oui	Non
Radisson	Non	10	59	526	25	14	0	Oui	Oui
Vendôme	Oui	0	0	0	0	0	11	Oui	Non

Offre de service aux stations intermodales

«RADISSON 2031» : L'INTÉGRATION DU CONCEPT TOD AU PÔLE INTERMODAL

Analyse des acteurs et objectifs

Augmenter l'attractivité autour de la station Radisson

- Développer un pôle d'affaire
- Renforcer l'activité commerciale
- Augmenter l'offre résidentielle

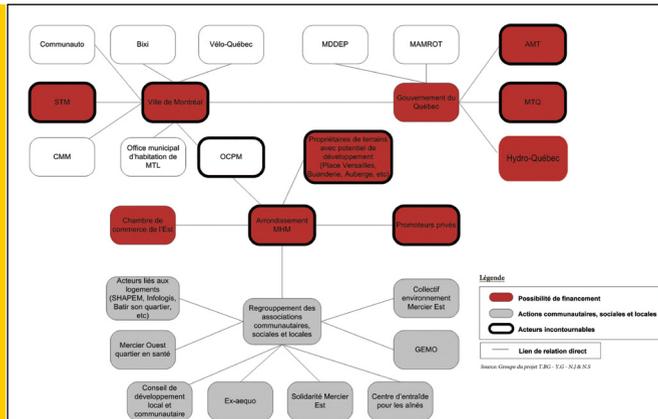
Renforcer le caractère multimodal du secteur

- Favoriser la mobilité active
- Favorise le transport collectif

Améliorer la qualité des milieux de vie

- Améliorer le caractère esthétique, architectural et paysager
- Améliorer la présence et la qualité des espaces publics
- Améliorer la sécurité des usagers

[Texte souligné]



Organigramme des parties prenantes du projet

Changements sur le site du projet «Radisson 2031»	Existant	Projeté
Offre résidentielle	< 2 log/ha	128 log/ha
Offre commerciale	≈90 000 m ²	53 000 m ²
Offre de bureaux	≈9 500 m ²	87 000 m ²
Stationnement incitatif automobile de l'AMT	526 places	1000 places
Parcs	0 parc	2 parcs
Supports à vélos	14 supports	70 supports
Pistes cyclables	0 m	1800 m
Rues piétonnes	0 m	875 m

Changements apportés par le projet

Type de risque	Degrés de probabilité	Degrés d'impact	Réponses aux risques	
			Proactives	Réactives
Refus d'une partie prenante d'adhérer au projet	Fort	Fort	<ul style="list-style-type: none"> Présentation claire des enjeux à long terme Démonstration des bénéfices (monnayables et non-monnayables) Partnering convivial et efficace Transparence Processus de conception intégré (PCI) 	<ul style="list-style-type: none"> Rencontre et négociation entre les parties prenantes concernées Identification d'alternatives Réajustement du projet
Non-acceptabilité sociale/politique	Moyen	Fort	<ul style="list-style-type: none"> Présentation claire des enjeux à long terme Mise en place d'une démarche participative dès le début du projet Communication claire et fréquente avec différents médias et outils de communication Mise en place d'une stratégie 	<ul style="list-style-type: none"> Déploiement de la stratégie Réunion des parties concernées Négociations Publications médiatiques Mesures de mitigation, adaptation
Financement des projets (court et long termes)	Moyen	Fort	<ul style="list-style-type: none"> Phasage Montage et programmation financiers en amont du projet (partnering) Partenariat public privé Capitalisation élevée (minimiser l'endettement) Gel du financement (choisir le meilleur moment pour investir selon les taux fixes et variables) Processus de conception intégré (PCI) 	<ul style="list-style-type: none"> Révision des ressources et impacts Rencontre et négociation entre les parties prenantes concernées Identification d'alternatives Réajustement de la programmation financière

LÉGENDE: FORT MOYEN FAIBLE

Gestion des risques principaux du projet

Phases	Bureaux	Commerces	Résidentiel		Total
	Superficie m ²	Superficie m ²	Superficie m ²	Nbre d'unités	
Phase 1	37 112	17 421	28 825	412	83 358
Phase 2	57 423	26 868	51 055	729	135 346
Phase 3	0	6 058	98 950	1414	105 008
Phase 4	18 809	1 998	43 104	616	63 911
Total	113 344	52 345	221 934	3 170	128

Répartition des usages du projet par phase

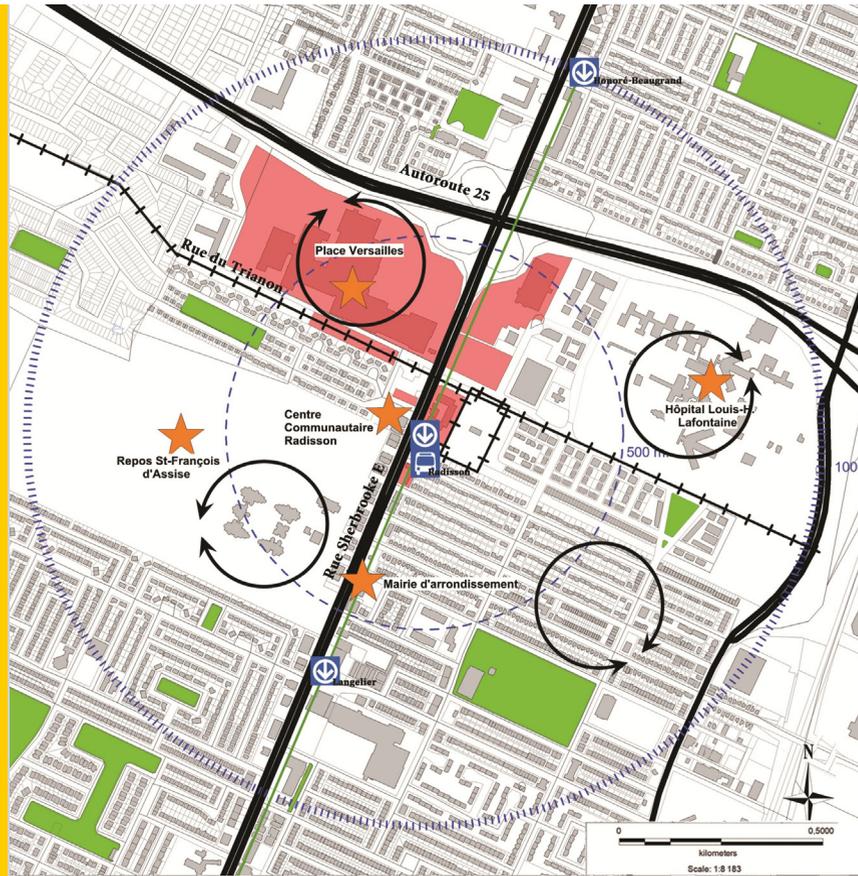
«RADISSON 2031» : L'INTÉGRATION DU CONCEPT TOD AU PÔLE INTERMODODAL

Diagnostic

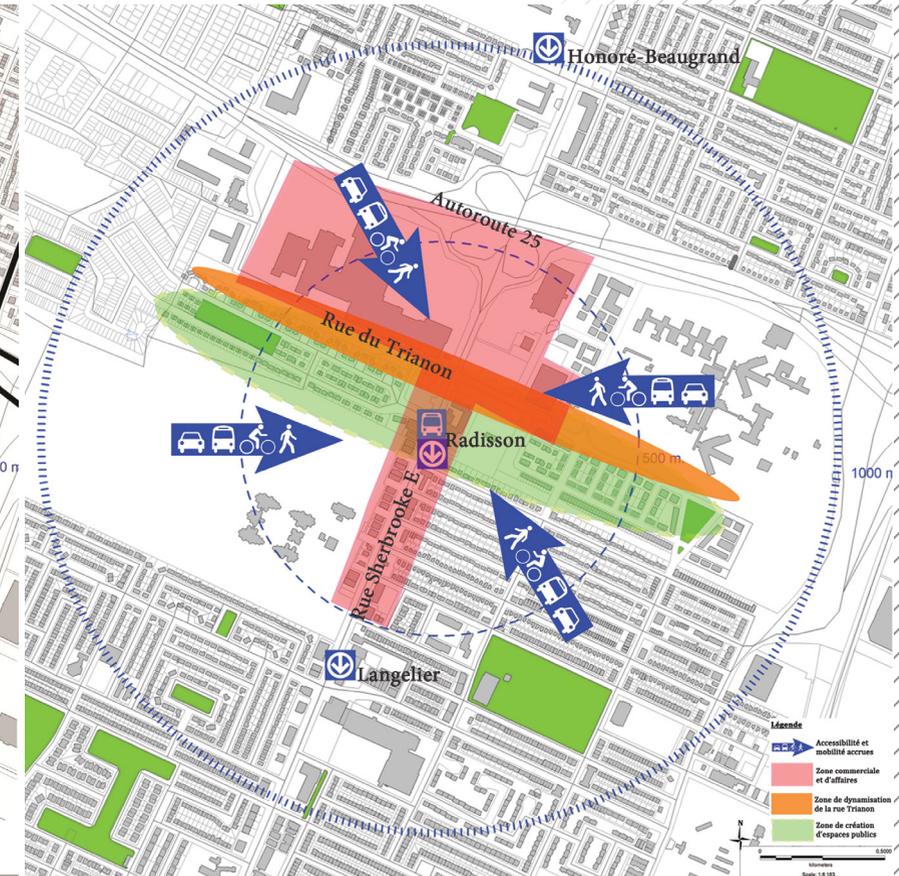
Le secteur autour de la station de métro Radisson caractérisé par une logique automobile et un cadre paysager peu harmonieux, présente toutefois une grande diversité typologique et une visibilité régionale exceptionnelle, tant par les différents axes routiers que par les pôles d'attraction d'importance que l'on y retrouve.

Stratégie d'intervention

La redynamisation du secteur autour de la station Radisson doit s'appuyer sur l'attractivité du site et miser sur le caractère multimodal présent pour développer ainsi un axe nord-sud permettant la création de liens entre la station et son environnement immédiat.



Diagnostic du site



Strategie d'intervention

Changement de vocation

Le site de la Place Versailles intègrera une diversité de fonctions urbaines et une mixité des usages, notamment:

- la gestion écologique des eaux de pluie,
- la conception de bâtiments écoénergétiques,
- des bâtiments de différents types d'occupation (condos, maisons de ville, logements abordables et résidences pour personnes âgées)
- des espaces verts,
- des commerces de proximités,
- des rues partagées où le piéton et le cycliste deviennent des usagers de la rue à part égale avec l'automobile,
- une desserte en transport collectif
- des stationnements à étages et souterrains pour laisser davantage de place à des surfaces verdies,
- l'implication des citoyens dans la proposition d'aménagement du site.



Carte des usages



Image satellite de la place Versailles et son stationnement



Visualisation du projet en 3D

Phasage et projet levier

Le projet se divise en quatre phases quinquennaires commençant en 2014 et se terminant en 2031.

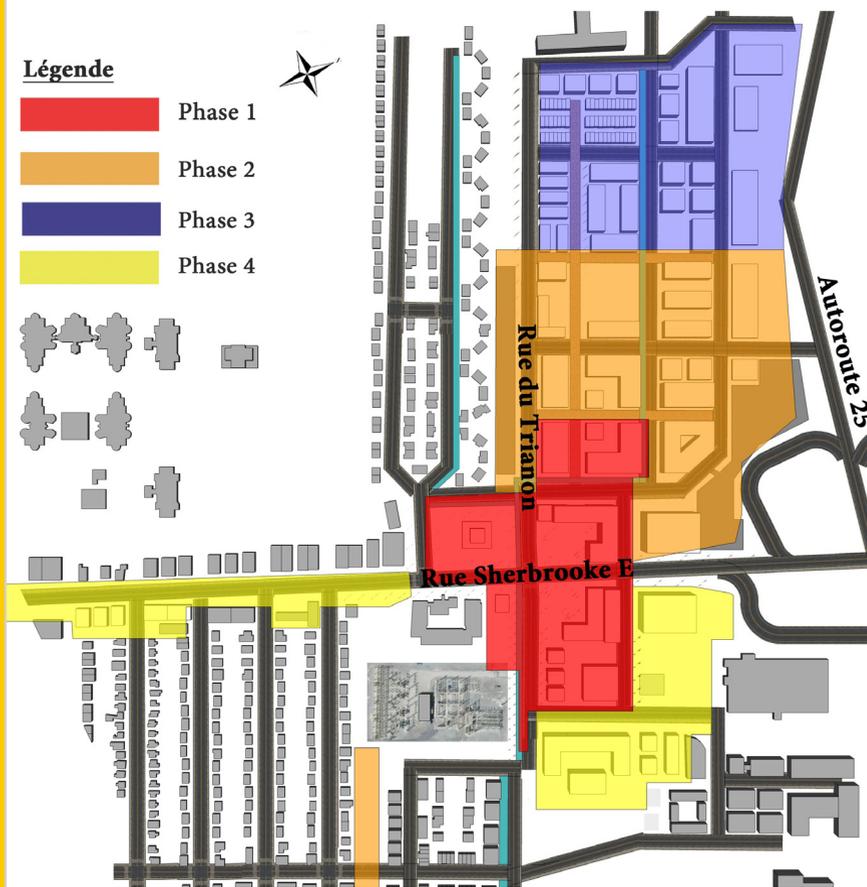
Le projet levier a été délimité tel qu'illustré pour des raisons de visibilité des premières interventions physiques et l'absence de construction sur le stationnement de l'AMT, ce qui diminue les premiers investissements, tout en s'attaquant au problème de stationnement de surface et d'îlot de chaleur.

Ensuite, la conversion d'une première partie de Place Versailles permettra un transfert progressif des locataires actuels et annoncera le nouveau mode commercial et d'affaire.

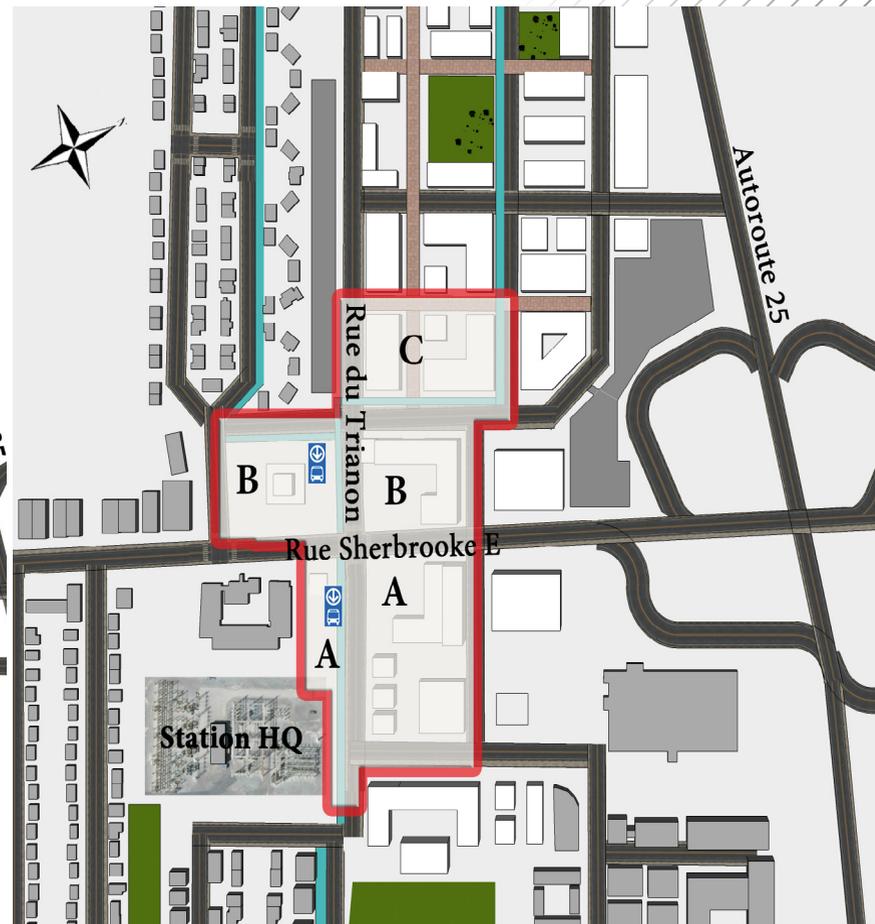
Finalement, les interventions majeures sur la station de métro auront pour effet d'améliorer les liens avec tout le quartier et de créer une esplanade au cœur du projet, permettant aux usagers de s'approprier ce lieu central.

Légende

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3
- Phase 4



Phasage du projet



Détails du projet levier (phase 1)