

RÉINVENTER LE SECTEUR RADISSON

PLANIFICATION DE L' AIRE TOD RADISSON
JUN 2024

Équipe de réalisation

AECOM

Rihane Benherif, designer urbain

Artur Chojnacki, designer urbain

Djemlia Hadj-Hamou, chargée de projet, urbaniste et designer urbain

Tristan Gagnon, urbaniste, designer urbain

Youssef ElSaai, architecte paysagiste

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Samuel Gagnon-Smith, agent de participation citoyenne

Isabelle Gaudette, coordonnatrice - processus participatifs

Hugo Quintin, agent de participation citoyenne

Julien Voyer, chargé de projets et développement

Demarcom

Pierre Laflamme, associé fondateur

Ville de Montréal

Carlos Acosta, conseiller en planification

Maude Brasseur, conseillère en planification

Gabriel Chainey, conseiller en aménagement

Cloé Larivière-Jeannotte, chargée de communication

Stéphane Laurin, conseiller en habitation

AECOM Consultants Inc.

85, rue Sainte-Catherine Ouest

Montréal, QC H2X 3P4, Canada

T: 514.287.8500

F: 514.287.8600

aecom.ca

© AECOM Tous droits réservés.

Ce document a été préparé par AECOM Consultants Inc. (ci-après «AECOM») à l'usage exclusif de notre client (ci-après le «Client») conformément aux principes de consultation généralement reconnus, au budget d'honoraires et aux conditions dont ont convenu AECOM et le Client. Toute information fournie par des tiers et mentionnée aux présentes n'a pas été vérifiée par AECOM, sauf si on précise explicitement le contraire dans le document. Aucun tiers ne peut s'appuyer sur le présent document sans l'autorisation préalable, expresse et écrite d'AECOM.

TABLE DES MATIÈRES

ANALYSE URBAINE	01
01 Mise en contexte	02
1.1 Contexte de planification	02
1.2 Processus de consultation	06
1.3 Évolution historique	10
1.4 Contexte sociodémographique	14
02 Forme urbaine	16
03 Paysage et environnement	18
04 Usages	22
05 Mobilité	24
06 Perceptions –	30
population et parties prenantes	30
6.1 L'appropriation des espaces publics intérieurs	30
6.2 Forces et faiblesses du secteur	31
6.3 Vision des participants	33
07 Synthèse de l'analyse	36
7.1 Potentiels et contraintes	36
7.2 Enjeux	38
08 Bibliographie	39
VISION	41
09 Énoncé	42
préliminaire de vision	42
10 Orientations	44



ANALYSE URBAINE

VOLET 1

01 MISE EN CONTEXTE

1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION

La présente section permet de contextualiser la planification de l'aire TOD Radisson dans une perspective métropolitaine et de situer son territoire d'application.

L'aire TOD Radisson

L'élaboration d'une planification détaillée pour l'aire TOD Radisson s'inscrit dans la volonté du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal d'orienter 60 % de la croissance des ménages dans les secteurs TOD. Parmi les neuf stations de métro situées dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le secteur de la station de métro Radisson est doté du plus grand potentiel de développement urbain autour du réseau de transport collectif. La présence étendue d'activités commerciales et de stationnements de surface en fait un secteur « à transformer » tel que mentionné dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal depuis 2004.

À l'heure où la Ville de Montréal planche sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), la planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité au sein des aires TOD sera au coeur des préoccupations. Le rôle structurant de l'aire TOD Radisson en fait un secteur tout indiqué pour débiter la mise en oeuvre de cette nouvelle vision montréalaise vers des quartiers verdis, résilients face aux changements climatiques et où les déplacements actifs sont agréables.

Cette planification pour l'aire TOD Radisson est également l'occasion de mettre en application le Plan climat 2020-2030 de la Ville de Montréal. Celui-ci vise notamment l'accélération de l'adoption de modes de transports plus durables (transport collectif, vélo, marche) par une densification du territoire autour des stations de métro, l'accroissement du verdissement et la conversion des stationnements à ciel ouvert en s'inspirant des meilleures pratiques en urbanisme durable. Un de ses objectifs est de transférer 25 % des déplacements en auto solo sur le territoire Montréalais vers des modes alternatifs.

Soulignons enfin le Plan local de transition écologique 2022-2030 de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, qui s'inscrit dans la foulée de l'adoption du Plan Climat 2020-2030.

Le territoire d'application de la planification détaillée

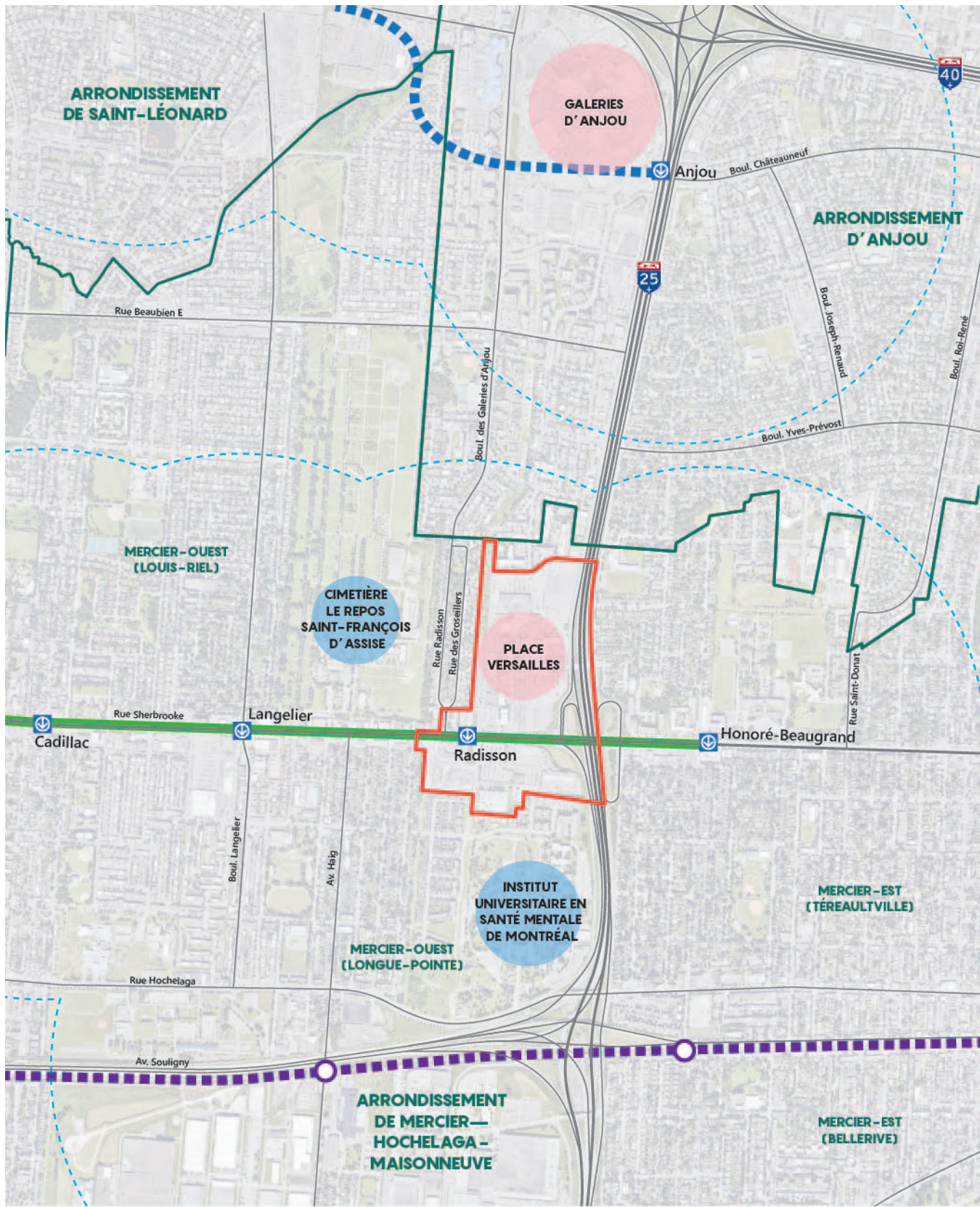
Le territoire d'application de la planification détaillée s'articule autour de la station de métro Radisson et est délimité par la rue des Groseilliers à l'ouest, la rue Pierre-Corneille au nord, l'autoroute 25 à l'est et la rue Joseph-Daoust au sud. On y retrouve notamment la Place Versailles, l'un des plus importants centres commerciaux de l'est de l'île de Montréal, conférant ainsi au secteur un rôle de pôle régional.

Le secteur d'intervention se situe dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, à la jonction entre les quartiers Louis-Riel, Longue-Pointe et Tétéreaultville. Ensemble, ces trois quartiers forment le secteur de Mercier. Avec ses quelque 90 000 habitants, Mercier est le lieu de résidence de la majorité de la population de l'arrondissement, qui compte un peu plus de 140 000 habitants.

Le territoire du secteur d'intervention jouit d'une localisation particulièrement stratégique le long de la ligne verte du métro de Montréal, se situant à l'intérieur d'un rayon d'un kilomètre de la station Radisson.

Bordé par l'autoroute 25, le secteur est connecté au réseau routier supérieur et facilement accessible en automobile depuis plusieurs villes de la région métropolitaine. Du côté sud, on retrouve l'Institut universitaire en santé mentale de Montréal du Centre intégré universitaire de santé et services sociaux (CIUSSS) de l'Est-de-l'Île-de-Montréal. Tout juste au nord du site se trouve la portion sud-ouest de l'arrondissement d'Anjou, dont une partie se trouve à l'intérieur du rayon d'un kilomètre de la station Radisson. Le vaste centre commercial des Galeries d'Anjou se trouve un peu plus d'un kilomètre plus loin, vers le nord, où la construction de la station terminale du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal est prévue au cours des prochaines années¹.

¹ <https://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-metro/prolongement-ligne-bleue>



— Limites de planification détaillée
 — Limites d'arrondissement
 — Principaux axes routiers

— Ligne verte
 — Ligne bleue (projeté)
 — Tramway (projeté)

- - - Rayon de 1 km d'une station
 ● Pôle institutionnel régional
 ● Pôle commercial régional



1.2 PROCESSUS DE CONSULTATION

Afin de bien saisir les attentes et enjeux quant au développement du secteur visé par la planification détaillée, AECOM et le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), en collaboration avec l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, ont proposé un processus de participation de la population et des acteurs concernés.

Cette démarche visait à recueillir les idées et propositions des citoyens et acteurs de la société civile en vue de tracer un portrait complet des besoins et enjeux du secteur, puis d'élaborer une vision menant ultimement à l'adoption d'un PPU.

Dans le contexte de la pandémie de la COVID-19, il a été proposé de tenir les activités principalement de manière virtuelle avec la possibilité de compléter le sondage en personne. La démarche de consultation s'est déployée au cours de l'automne 2021. Elle est divisée en trois volets complémentaires:

- Un sondage en ligne auprès de la population;*
- Une enquête in situ à la Place Versailles;*
- Un atelier de travail avec les acteurs du milieu.*

Au total, 1518 participations sous différentes formes ont été considérées, dont la contribution de 21 organismes.

Sondage en ligne

Un sondage de 16 questions était disponible en ligne du 4 au 29 octobre 2021 sur la plateforme Réalisons Montréal. Des sondages au format papier étaient disponibles à cinq lieux : le Bureau Accès Montréal de MHM, la Maison de la culture Mercier, la bibliothèque Mercier, la bibliothèque Langelier et le Chez-Nous de Mercier-Est.

Sur la plateforme en ligne Réalisons Montréal, une carte interactive préparée par la Ville permettait également aux participants d'identifier les lieux appréciés ou à bonifier.

Objectifs

- Nourrir le portrait en identifiant les forces, besoins et problèmes actuels du secteur sur différents thèmes (éléments appréciés, problématiques, manques, forces, besoins et vision d'avenir pour le secteur) ;
- Connaître le profil des répondants.

Participation

Un total de 1214 répondants a complété le sondage. La grande majorité l'ont rempli en ligne via un lien disponible sur realisonsmtl.ca. De plus, au moins 27 personnes se sont exprimées sur la carte interactive.

Profil des participants²

Les deux tiers des participants au sondage en ligne sont des femmes et le tiers sont des hommes. La majorité a entre 25 et 49 ans (65 %) et entre 50 et 64 ans (22,5 %). Une centaine de personnes ont plus de 65 ans et seulement 32 personnes ont moins de 24 ans. Dix personnes (1 %) ont mentionné être à mobilité réduite et 13 personnes (1,3 %) être en situation de handicap. Environ une personne sur six (16%) est un parent utilisant une poussette. La grande majorité des répondants habite l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (environ 87%) ou d'autres arrondissements de Montréal, notamment ceux adjacents à la Place Versailles.

2 Le nombre total de réponses varie selon les questions concernant le profil des répondants puisqu'elles étaient facultatives. Les proportions sont donc basées sur le nombre de répondants par question et non pas sur 1214. Au moins 75 % des répondants ont répondu à toutes les questions facultatives.

The image displays 16 survey questions in French, organized into a grid. Each question card includes a title, a brief introduction, and several radio button options. The questions are as follows:

- 1. Pourquoi le secteur radisson est-il important ?** (Why is the Radisson sector important?)
- 2. Quel rôle jouez-vous dans le secteur ?** (What role do you play in the sector?)
- 3. Quels sont les défis du secteur ?** (What are the challenges of the sector?)
- 4. Quelles sont les forces du secteur ?** (What are the strengths of the sector?)
- 5. Quelles sont les opportunités du secteur ?** (What are the opportunities of the sector?)
- 6. Comment voyez-vous l'avenir du secteur ?** (How do you see the future of the sector?)
- 7. Quelles sont les priorités du secteur ?** (What are the priorities of the sector?)
- 8. Quelles sont les actions à prendre ?** (What actions should be taken?)
- 9. Quelles sont les ressources nécessaires ?** (What resources are needed?)
- 10. Quelles sont les compétences nécessaires ?** (What skills are needed?)
- 11. Quelles sont les partenariats nécessaires ?** (What partnerships are needed?)
- 12. Quelles sont les initiatives à promouvoir ?** (What initiatives should be promoted?)
- 13. Quelles sont les personnes à consulter ?** (Who should be consulted?)
- 14. Quelles sont les lieux à bonifier ?** (What places should be improved?)
- 15. Quelles sont les personnes à consulter ?** (Who should be consulted?)
- 16. Quelles sont les personnes à consulter ?** (Who should be consulted?)



Extraits du sondage en ligne
Crédits : Ville de Montréal.

Observations sur le terrain

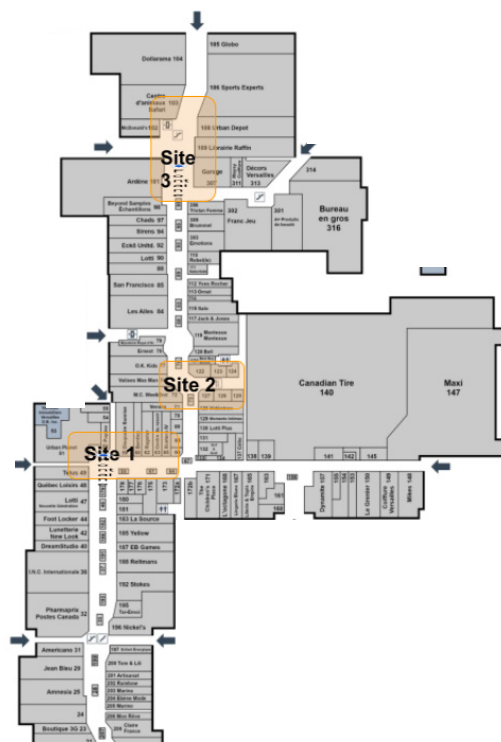
Une enquête sur le site de la Place Versailles a été menée les 8 et 9 octobre 2021 entre 12h et 16h. Il s'agissait d'une observation sur le profil des utilisateurs et leurs activités. À la même occasion, les agents distribuaient des signets faisant la promotion du sondage aux visiteurs afin d'augmenter leur représentativité parmi les répondants. Un agent faisait compléter aux visiteurs le sondage à l'aide d'une tablette numérique afin de réduire la fracture numérique et favoriser l'inclusion en ciblant des aînés et des minorités visibles. Il est à noter que les observations ont été menées en contexte pandémique, ce qui a pu affecter les comportements et habitudes de certains utilisateurs.

Objectifs

- Déterminer le profil des usagers des espaces semi-publics centraux de la Place Versailles (âge et genre) ;
- Comprendre la diversité des usages de ces espaces (ex. commercial, culturel, social).

Participation

Quatre agents de participation citoyenne étaient du CEUM affectés à la Place Versailles : deux agents par présence terrain. En tout, près de 900 usagers ont été comptés et plus de 400 activités.



Localisation des trois sites pour les présences *in situ*
Source : CEUM.

Atelier de travail avec les acteurs du milieu

D'une durée de deux heures et demie, l'atelier avec les acteurs du milieu s'est tenu en ligne sur la plateforme Zoom à 13h30 le 30 novembre. Le coeur de l'atelier était une discussion sur des orientations d'aménagements préliminaires pour le secteur proposés par AECOM. Pour cette partie, les participants étaient divisés en quatre sous-groupes selon leur champ d'expertise. L'animation et la prise de note ont été effectuées via l'outil Miro.

Objectifs

- Informer et impliquer les acteurs clés dans la définition de la vision de redéveloppement du secteur ;
- Bonifier la compréhension des enjeux et des besoins du secteur ;
- Mesurer l'adhésion à l'énoncé de vision et orientations préliminaires d'aménagement.

Participation

- 38 représentants d'organismes privés, gouvernementaux et à but non lucratif ;
- 4 employés de l'arrondissement d'Anjou ;
- 14 employés de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ;
- 8 animateurs et preneurs de notes des équipes d'AECOM et du CEUM.

The image displays a virtual meeting interface. At the top, a grid of 16 video thumbnails shows participants from various organizations, including Andrea Richardson (CLS), Béatrice Masson (DCSL), Geneviève Dufresne, Millie-Jade Dion (MTQ), Réjean Boisvert (MHM), Laurence Clair (CMM), Nilson Zepeda (CREM), Jonathan Harou (STM), Caroline Jacquet (DCS), Charlotte Poirier (exo), Kimley-Jessy Paul (C), Amélie Cossé Marenteau, Mathieu Séguin (Agen), Maude Brasseur (MHM), Stéphane Conant (DPMD), and Alessia Zarzani (DPP).

Below the grid are several virtual whiteboard pages:

- Synthèse de l'analyse:** A central map of the study area with various colored overlays. Text boxes around it list key points:
 - Demer potentiel de transformation (diffusion en vert, usages multifonctionnels, table sector patrimoniale)
 - Usages industriels à intégrer ou redévelopper
 - Filles intermodales régionales
 - Bâtiments (outrepass, boulevard)
 - Piétons
 - Réseau cyclable
 - Seuls à ombrager
 - Travaux à sécuriser
- Mobilité:** Focuses on the need for a more spacious and multi-modal urban form, the importance of station management, and the impact of the 'Rem de l'Est' and 'Ligne bleue' on public space.
- Forme urbaine:** Discusses the opportunity to transform the commercial center and the need to open up the urban fabric.
- Paysage et environnement:** Emphasizes ensuring connectivity and addressing sensitive uses like schools and community centers.
- Usages:** Notes the importance of maintaining connectivity and addressing sensitive uses.
- Mobilité inclusive:** A detailed page with a map and several text boxes:
 - Traverses proposées:** Discusses the importance of the terminus and other transport modes.
 - Mettre de l'avant la place des piétons et cyclistes:** Proposes a pedestrian and cyclist crossing above the 25th street.
 - Renforcement de l'intermodalité:** Suggests reflecting on the form of the station and the importance of the first stop.
 - Alignement des connexions projetées:** Discusses the importance of vertical alignment.
 - Importance de conserver le pôle Honoré-Beaugrand en complément:** Emphasizes the need to preserve the area.
 - Ajouter la traverse de la 25 via Sherbrooke dans les zones à sécuriser:** Proposes adding a crossing at the 25th street.
 - peut-on augmenter les liens de part et d'autre de Sherbrooke pour mieux la traverser?:** Discusses the possibility of increasing connections across Sherbrooke.

Aperçu de quelques-uns des participants à l'atelier de travail et des tableaux virtuels utilisés comme support à la discussion.

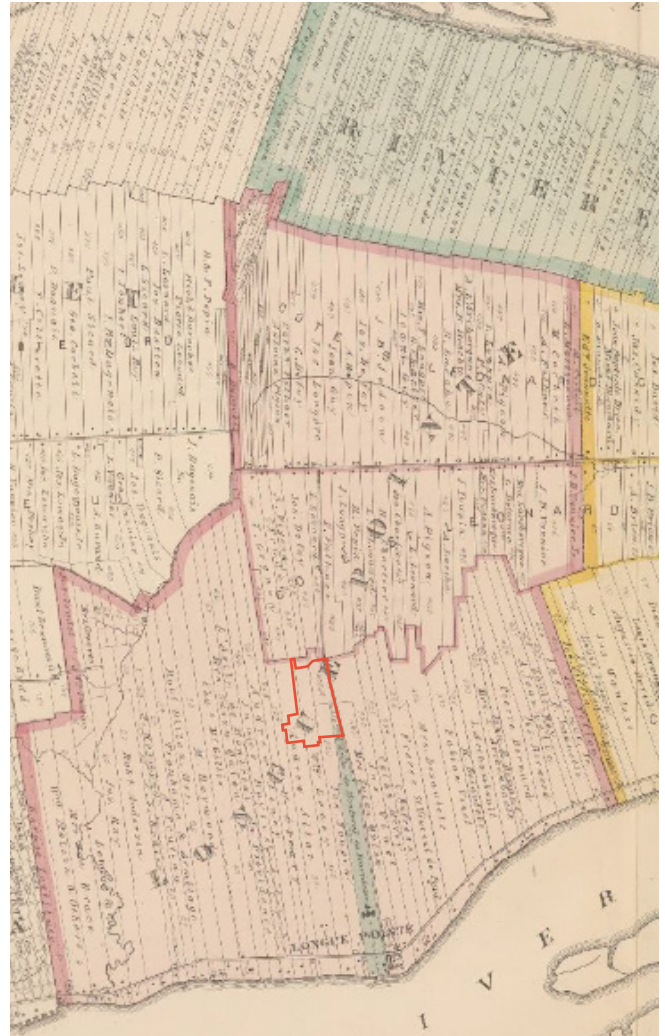
Source : CEUM.

1.3 ÉVOLUTION HISTORIQUE

Le secteur de planification a fait l'objet d'une recherche permettant de tracer l'évolution géomorphologique de son contexte urbain. Ce retour aux origines nourrira sa transformation potentielle afin d'en révéler ou de confirmer son identité, le cas échéant. L'évolution historique du territoire d'intervention se divise en quatre périodes de développement.

Avant 1931 : Un secteur voué à l'agriculture

Jadis associé au territoire de Longue-Pointe, le secteur de l'aire TOD Radisson est longtemps demeuré agricole, et ce, plusieurs années suivant son annexion à la Ville de Montréal en 1910. En 1915, le territoire correspondant aux anciennes villes de Beaurivage, Longue-Pointe et Tétreaultville fut rebaptisé Mercier (à l'intérieur de Montréal). Une portion importante de ce territoire était occupé par l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu³ des Soeurs de la Providence, alors une entité municipale indépendante de Montréal.



— Limites du territoire d'application

Le territoire de Longue-Pointe en 1879.

Source : HOPKINS, H.W., Provincial Surveying and Pub. Co., 1879. Bibliothèque et archives nationales du Québec.



L'Hôpital Saint-Jean-de-Dieu, 1930.

Source : Lafférière, M., Novelty Manufacturing and Art Co. Ltd.

3 L'établissement en soins psychiatriques fut rebaptisé Hôpital Louis-H. Lafontaine en 1976, puis l'Institut universitaire en santé mentale de Montréal du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est de Montréal en 2015.

1931-1960 : L'urbanisation de Mercier

Ce n'est qu'en 1931 que la rue Sherbrooke fut construite sur le territoire de Saint-Jean-de-Dieu afin de relier les deux impasses qui aboutissaient de part et d'autre de la municipalité. Le projet routier fut toutefois conditionnel à la construction d'un tunnel pour tramway privé sous la rue Sherbrooke, permettant ainsi de transporter les cultures exploitées au nord vers le complexe hospitalier des Soeurs de la Providence, situé au sud. Selon l'atelier d'histoire Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le tunnel aurait été redécouvert par surprise en 2016 lors des travaux de réaménagement de l'échangeur à proximité.

La liaison des deux portions de la rue Sherbrooke eut pour effet d'accélérer graduellement le développement urbain le long de cet axe routier important reliant Mercier au coeur de la métropole et à la pointe est de l'île, et ce, de part et d'autre du territoire de Saint-Jean-de-Dieu. On vit alors apparaître, au cours des années cinquante, plusieurs développements de maisons pavillonnaires détachées en périphérie du territoire visé.



— Limites du territoire d'application

Une vue rapprochée le tunnel sous la rue Sherbrooke, en 1949.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM97-3_02_14-047.



— Limites du territoire d'application

Le territoire en 1958.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM97-3_7P11-56.

1960-1980 : Les grands projets métropolitains

Après la Seconde Guerre mondiale, les Soeurs de la Providence cherchèrent à se départir de leurs terres en périphérie de l'hôpital, menant à la création de la Place Versailles en 1963. À l'époque, seule une petite portion de l'actuel centre commercial, face à la rue Sherbrooke, fut construite.

La seconde moitié des années soixante fut marquée par la construction et l'inauguration du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine en 1967, puis de l'actuelle autoroute 25 entre l'avenue Souigny et l'autoroute métropolitaine en 1969. On assista également à l'agrandissement de la Place Versailles et au déploiement du quartier résidentiel multilocatif au nord du centre commercial. L'agrandissement de ce dernier se poursuivait dans les années soixante-dix alors que l'on construisait la ligne verte du métro en prévision des Jeux olympiques de 1976.



— Limites du territoire d'application



Le territoire en 1973.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM97-13_P099.



La Place Versailles en 1968.

Source : Archives de la Ville de Montréal.



L'Hôpital Louis-H. Lafontaine et la Place Versailles en 1976.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM94-B194-005.

1980-2020 : La consolidation du secteur sud

Ce n'est qu'en 1983 que le territoire de Saint-Jean-de-Dieu fut intégré à celui de la Ville de Montréal, ouvrant ainsi la porte au développement de la portion située au sud de la rue Sherbrooke.

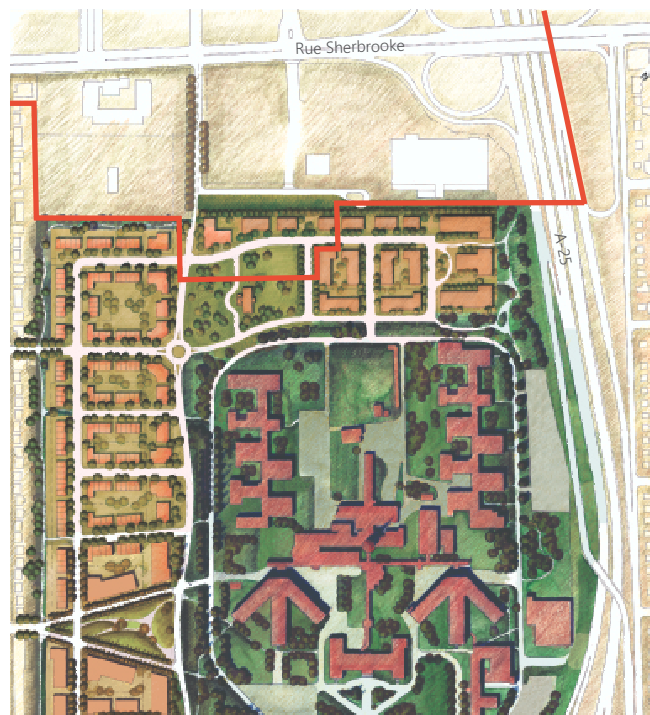
Si le secteur au nord de la rue Sherbrooke a peu évolué après les années 1980, il en est autrement de la portion au sud. On assiste à l'aménagement de la zone commerciale face à la rue Sherbrooke, la buanderie, le stationnement incitatif et le quartier résidentiel associé au PPU du site de l'Hôpital Louis-H.-Lafontaine.

Bien que la majeure partie des aménagements projetés dans le cadre du PPU du site de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine a été réalisée depuis son élaboration en 2003, le plan ci-contre nous rappelle que le site accueillant la Buanderie de Montréal n'a toujours pas été redéveloppé, ce qui a nécessité quelques concessions et ajustements au concept initial.

Enfin, soulignons le projet de réaménagement de l'échangeur Sherbrooke de l'autoroute 25, qui fut achevé en 2018. Dans le cadre de ces travaux, le ministère des Transports a procédé à la réduction de l'espace occupé par les bretelles d'accès, à la création de voies cyclables sur une portion de la rue Sherbrooke et la plantation d'arbres le long des limites de l'emprise de l'échangeur.



La rue Sherbrooke depuis la Place Versailles, en direction ouest, 1991.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM94-B280-181.



— Limites du territoire d'application

Le concept d'aménagement du PPU du site de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine, 2003.
Source : Programme particulier d'urbanisme du site de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine, Ville de Montréal.

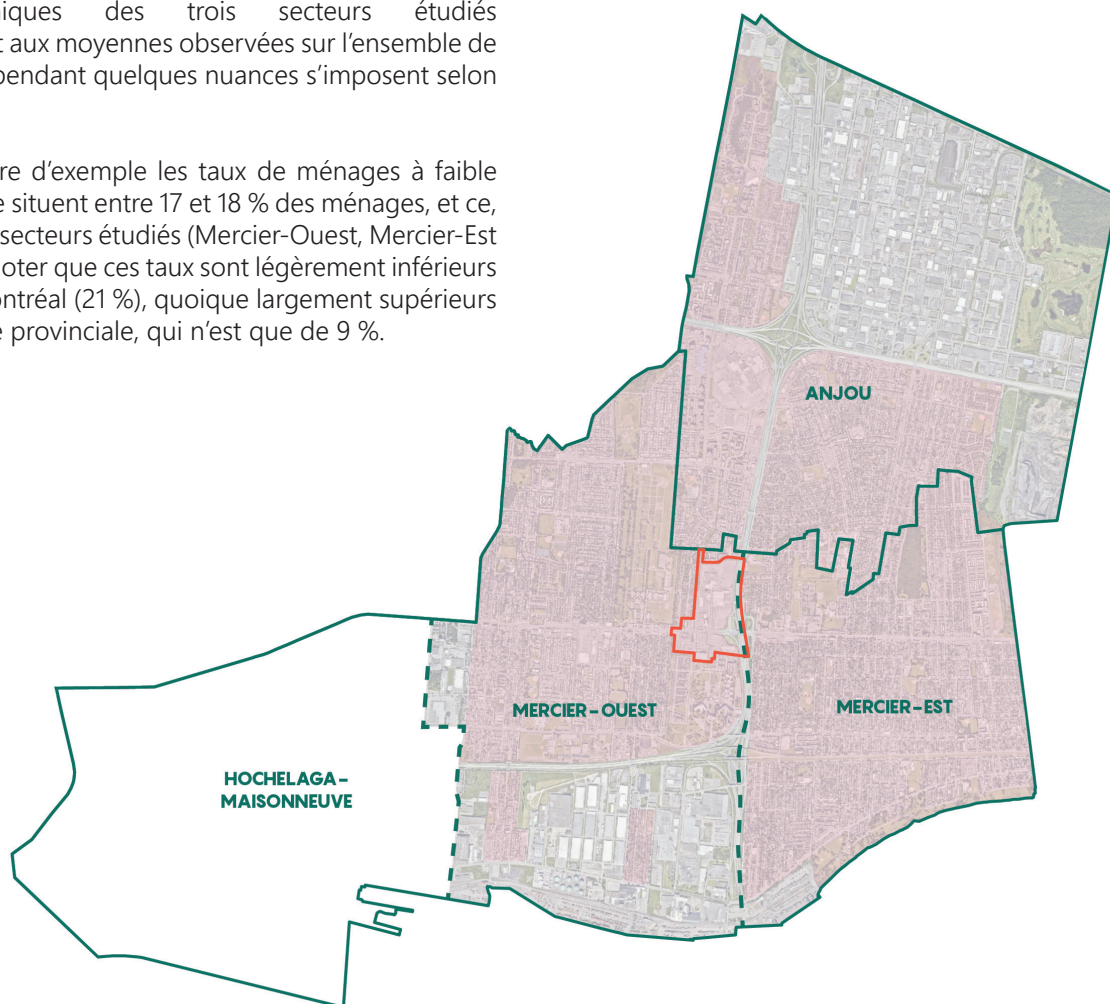
1.4 CONTEXTE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

Le territoire de planification détaillée se situe dans le secteur Mercier-Ouest de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Cette section présente le profil sociodémographique de Mercier-Ouest et de deux secteurs limitrophes : Mercier-Est et Anjou. Ensemble, ces trois secteurs de Montréal⁴ partagent plusieurs similitudes.

Des caractéristiques socioéconomiques s'apparentant à celles de Montréal

Globalement, les données des indicateurs socioéconomiques des trois secteurs étudiés s'apparentent aux moyennes observées sur l'ensemble de Montréal, cependant quelques nuances s'imposent selon les secteurs.

Prenons à titre d'exemple les taux de ménages à faible revenu, qui se situent entre 17 et 18 % des ménages, et ce, dans les trois secteurs étudiés (Mercier-Ouest, Mercier-Est et Anjou). À noter que ces taux sont légèrement inférieurs à celui de Montréal (21 %), quoique largement supérieurs à la moyenne provinciale, qui n'est que de 9 %.



⁴ Bien que l'exclusion du secteur de Hochelaga-Maisonneuve de la présente analyse s'explique avant tout par sa position excentrée par rapport au secteur d'intervention visé, dans l'ouest de l'arrondissement, il importe de souligner que son tissu urbain et le profil socioéconomique de ses habitants sont fort différents de ceux de Mercier-Ouest, Mercier-Est ou Anjou. À titre d'exemple, le pourcentage de ménages à faible revenu atteignait 28 % dans Hochelaga-Maisonneuve, alors qu'il varie entre 17 et 18 % dans les secteurs de Mercier-Ouest, Mercier-Est et Anjou.

Familles avec enfants



Immigrants



Ménages à faible revenu



Aînés



Mercier-Ouest¹

Population (2016) : 43 410

La population de Mercier-Ouest est légèrement moins favorisée et plus âgée que la moyenne de la Ville de Montréal, notamment dans le quartier de Longue-Pointe. La proportion d'immigrants y est inférieure à celle de Montréal, mais plus élevée qu'ailleurs dans l'arrondissement. On compte également dans Mercier-Ouest un peu moins de familles avec enfants qu'ailleurs.

Mercier-Est²

Population (2016) : 44 780

Dans Mercier-Est, la proportion d'immigrants est considérablement plus faible qu'à Montréal ; on compte seulement 19 % de ménages issus de l'immigration, contre 34 % pour Montréal. Néanmoins, les données suggèrent que cet écart a tendance à se réduire, la proportion de minorités visibles ayant augmenté trois fois plus rapidement dans ce secteur qu'à Montréal.

Anjou³

Population (2016) : 42 800

Du côté d'Anjou, la proportion d'immigrants est comparable à la moyenne montréalaise, et serait même particulièrement élevée dans le sud de l'arrondissement. On y retrouve également une importante proportion d'aînés — parmi les plus élevés des arrondissements montréalais.

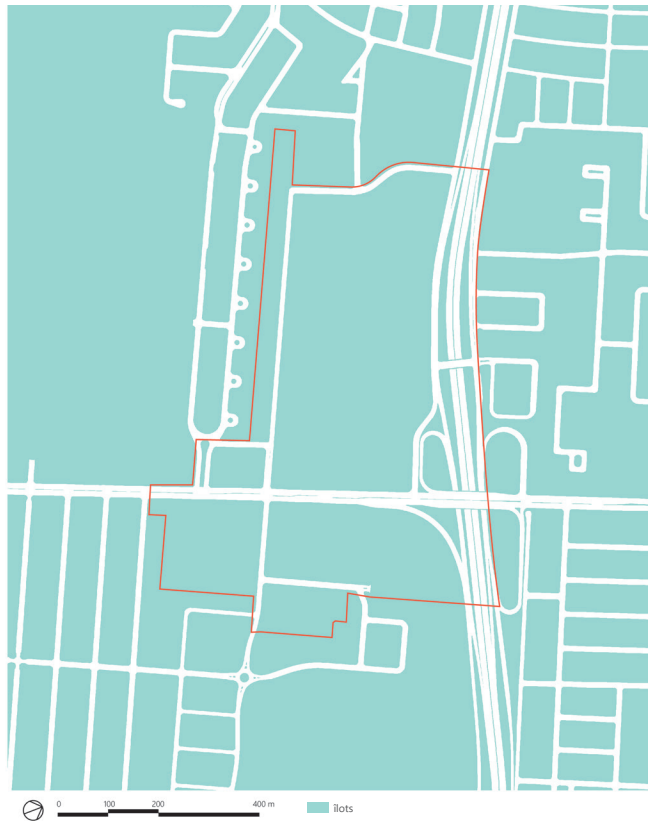
1 Centraide du Grand Montréal (2020). *Portraits de territoire : Mercier-Est, Mercier-Ouest et Hochelaga-Maisonneuve*.

2 Ibid.

3 Centraide du Grand Montréal (2020). *Portraits de territoire : Anjou*.

02 FORME URBAINE

La présente section permet d'illustrer et de relever les conditions actuelles de la forme urbaine du secteur d'étude. La trame viaire, la taille des îlots, les implantations bâties, les hauteurs ainsi que les barrières physiques y sont abordées.



Les îlots.
Source : Ville de Montréal.



Les formes bâties et les hauteurs.
Source : Ville de Montréal.

Au sein du secteur d'intervention :

- Méga-îlots irréguliers, perméabilité limitée;
- Barrière autoroutière.

À l'extérieur du secteur d'intervention :

- Trame orthogonale relativement perméable formée de longs îlots résidentiels au sud de la rue Sherbrooke (de part et d'autre de l'autoroute) ;
- Trame organique, peu perméable, dans les secteurs au nord de la rue Sherbrooke (de part et d'autre de l'autoroute).

Au sein du secteur d'intervention :

- Vastes bâtiments isolés, en fond de lot, aux logiques d'implantation et gabarits hétéroclites;
- Bâtiments de faible hauteur, hormis quelques volumes faisant office d'exception.

À l'extérieur du secteur d'intervention :

- Bâtiments aux gabarits et hauteurs plus imposants dans l'axe de la rue Sherbrooke (jusqu'à 8 étages vers l'est) et près des limites nord et sud du secteur d'intervention (jusqu'à 6 étages);
- Tissus bâtis suburbains relativement homogènes et de faible densité en périphérie, notamment à l'ouest du secteur d'intervention.

Des logiques morphologiques favorisant l'usage de l'automobile

Un simple coup d'oeil aux cartes de la page précédente permet de saisir l'ampleur des bâtiments et des îlots au sein du territoire de la planification détaillée, en comparaison avec le tissu urbain des secteurs voisins. Ces formes urbaines surdimensionnées répondent à des logiques d'utilisation de l'espace favorisant l'usage de l'automobile. En effet, les implantations bâties permettent l'aménagement de vastes stationnements, souvent en façade, créant ainsi des environnements peu conviviaux ou confortables pour les utilisateurs de transports actifs ou collectifs.

Une utilisation du sol peu optimale

Les hauteurs des bâtiments dans la zone d'étude sont peu importantes (généralement de 1 à 2 étages) lorsque comparées aux secteurs adjacents, notamment le long de la rue Pierre-Corneille ou de la rue Paul-David. De ce fait, le coefficient d'occupation du sol demeure très faible au sein du secteur d'intervention, ne permettant pas de contribuer à l'optimisation des ressources territoriales métropolitaines, qui se font de plus en plus rares alors que la Communauté métropolitaine de Montréal tente de limiter l'étalement urbain. Ce constat est d'autant plus regrettable considérant la localisation stratégique du secteur le long de la ligne verte du métro de Montréal.

Des barrières physiques limitantes

Non seulement la morphologie du secteur d'étude contraste fortement avec le tissu urbain environnant, ses connectivités viaires sont aussi limitées. La présence de barrières physiques importantes telles que l'autoroute 25, la rue Sherbrooke ou la ligne de transport à haute tension d'Hydro-Québec contribuent en effet à isoler le secteur de certains des quartiers voisins, complexifiant les déplacements automobiles, cyclables et piétons. Les logiques d'implantation très variées des différents ensembles résidentiels adjacents au secteur d'intervention complexifient d'autant plus l'intégration de nouvelles formes urbaines.



Le stationnement de la Place Versailles.

Source : AECOM.



La Place Versailles depuis la rue Sherbrooke.

Source : AECOM.



La rue du Trianon et la ligne de transport à haute tension.

Source : AECOM.

03 PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

Ce chapitre traite des expériences sensorielles propres au territoire d'intervention, en particulier celles liées à l'appréciation du paysage et de l'environnement.

Un secteur pauvre en espaces verts

En raison de ses grandes étendues de stationnement, le secteur Radisson constitue un îlot de chaleur important. La faible superficie d'espaces verts ainsi que leur discontinuité est flagrante. Les arbres sont très peu nombreux, se limitant principalement à de petits alignements le long de quelques voies publiques (rues Sherbrooke, Pierre-Corneille, Joseph-Daoust) ainsi qu'aux limites de l'emprise autoroutière. L'emprise sous la ligne de transport d'Hydro-Québec est un des rares espaces verts du territoire d'application. Certains riverains de la rue des Groseilliers s'y sont aménagés des prolongements de leur cour arrière, entretenant pelouses et arbustes. Enfin, bien que les abords de l'échangeur autoroutier comptent une plus grande proportion d'espaces verts qu'ailleurs, il s'agit de terrains résiduels pauvres en biodiversité et inaccessibles à la population.



Les espaces verts et les stationnements.

Source : Ville de Montréal.



Les vastes stationnements de la Place Versailles.

Source : AECOM.



Les vastes stationnements de la Place Versailles.

Source : AECOM.



Une vue aérienne des espaces privés sous l'emprise d'Hydro-Québec.

Source : Google Earth.

Des expériences piétonnes peu stimulantes

S'il est principalement aménagé pour s'y déplacer en automobile, le territoire de planification détaillée l'est peu pour les déplacements piétons et cyclistes. Le secteur est circonscrit d'obstacles importants (autoroute 25, voies de service, rue Sherbrooke, rue du Trianon) qui restreignent les possibilités d'accès au secteur à un nombre limité de traverses piétonnes pouvant s'avérer longues ou peu agréables à franchir en raison des débits de circulation véhiculaire.

En outre, la faible perméabilité de la trame viaire, la très faible quantité de mobilier urbain adapté aux piétons, et le nombre limité de plantations ajoutent à cet inconfort. La présence de pans aveugles sur plusieurs des façades du secteur contribue à créer des interfaces hostiles et peu stimulantes, ce qui appauvrit l'expérience piétonne. Par ailleurs, les piétons doivent parfois traverser d'importantes étendues de stationnements pour accéder aux commerces dont les entrées se trouvent loin de la rue.



La Place Versailles.
Source : AECOM.



La Place Versailles.
Source : AECOM.



La Place Versailles.
Source : AECOM.

Des percées visuelles ou points de repère limités

Le secteur compte peu de repères visuels en raison de ses hauteurs bâties relativement faibles et de sa topographie plate. La Place Versailles constitue le principal point de repère dans le périmètre de la planification détaillée, non seulement en lien avec son importante empreinte au sol et son implantation en retrait des voies publiques, mais aussi sa tour de bureaux de six étages aisément perceptible depuis l'est de la rue Sherbrooke ainsi que son enseigne principale.

À l'extérieur du périmètre de ce territoire, quelques immeubles résidentiels de fort gabarit (4-8 étages) ponctuent l'horizon, tandis que la tourelle du Centre hospitalier se dresse tout au bout de la perspective de la rue Guillaume-Lahaise, vers le sud.

Enfin, notons que le mât du Stade olympique, bien que situé dans le même arrondissement, n'est que peu visible. On peut néanmoins l'apercevoir depuis l'intersection des rues Sherbrooke et des Groseilliers.



La tour du Centre hospitalier depuis la rue Guillaume-Lahaise.

Source : AECOM.



La façade principale de la Place Versailles avec sa tour de bureaux.

Source : AECOM.



La Tour de Montréal, à peine perceptible depuis la rue Sherbrooke.

Source : AECOM.

Des enjeux d'intégration visuelle et de confort acoustique

La variété importante d'usages, de formes et de périodes de réalisation des projets bâtis confère au secteur un environnement visuel plutôt hétéroclite, voire peu attrayant ni invitant. L'environnement sonore est également un enjeu à considérer en raison de la présence de l'autoroute 25 et de la rue Sherbrooke, où le flot de véhicules génère des nuisances considérables.

Dans l'axe de la rue du Trianon, le secteur d'intervention est traversé par une ligne de transport d'Hydro-Québec, limitant ainsi les possibilités d'appropriation de l'espace. On y retrouve notamment des terrains vagues, un stationnement, un terminus d'autobus temporaire et des extensions de cours résidentielles adjacentes.



L'auberge Royal Versailles.
Source : AECOM



Le poste de transformation électrique.
Source : AECOM



La Buanderie de Montréal.
Source : AECOM



La servitude associée à la ligne de transport à haute tension d'Hydro-Québec.
Source : AECOM

04 USAGES

Il est ici question des usages relevés dans le territoire d'application de même que ceux situés dans les secteurs environnants.

Des ensembles monofonctionnels

Le secteur est essentiellement composé d'activités commerciales ou publiques monofonctionnelles. On n'y retrouve pas de parc ni d'équipement institutionnel dédié à l'éducation, aux sports ou aux loisirs. Le seul usage industriel, soit la buanderie de Montréal, est à l'origine de quelques nuisances (camionnage, bruit, odeurs) peu compatibles avec les autres usages à proximité. Le territoire n'intègre aucune mixité verticale. D'ailleurs, les activités des quartiers environnants sont également ségréguées entre un tissu résidentiel étendu et quelques usages commerciaux le long de l'axe de la rue Sherbrooke et celui de l'autoroute 25, au nord.

Une importante diversité de typologies résidentielles

Le secteur de planification constitue un important pôle commercial entouré de diverses typologies résidentielles. La carte des usages ci-contre permet d'illustrer la variété de typologies résidentielles à proximité, incluant des résidences unifamiliales détachées, des résidences unifamiliales jumelées, des maisons de ville, des duplex, des petits immeubles multilogements et quelques immeubles de plus de quatre étages.

Des usages de portée régionale

Plusieurs usages commerciaux, institutionnels et publics au sein du secteur d'intervention rayonnent à une échelle régionale. C'est notamment le cas des commerces et bureaux de la Place Versailles, de la SAQ Sélection, de l'épicerie Provigo (aujourd'hui Maxi) et de l'auberge Royal Versailles. La présence du terminus intermodal Radisson, la proximité au réseau routier supérieur et l'offre importante en stationnements permettent de maintenir l'attractivité de ces usages à l'échelle régionale. Ces lieux de destination sont toutefois confrontés à des défis croissants, dont la concurrence exercée par le commerce en ligne ou par d'autres pôles régionaux. À cela s'ajoute l'inadéquation de leurs modes d'implantation (commerces orientés et accessibles à partir de grandes artères de circulation) avec les objectifs visant à créer des milieux de vie moins dépendants de l'automobile.

Usages dans la zone d'intervention

Usages commerciaux

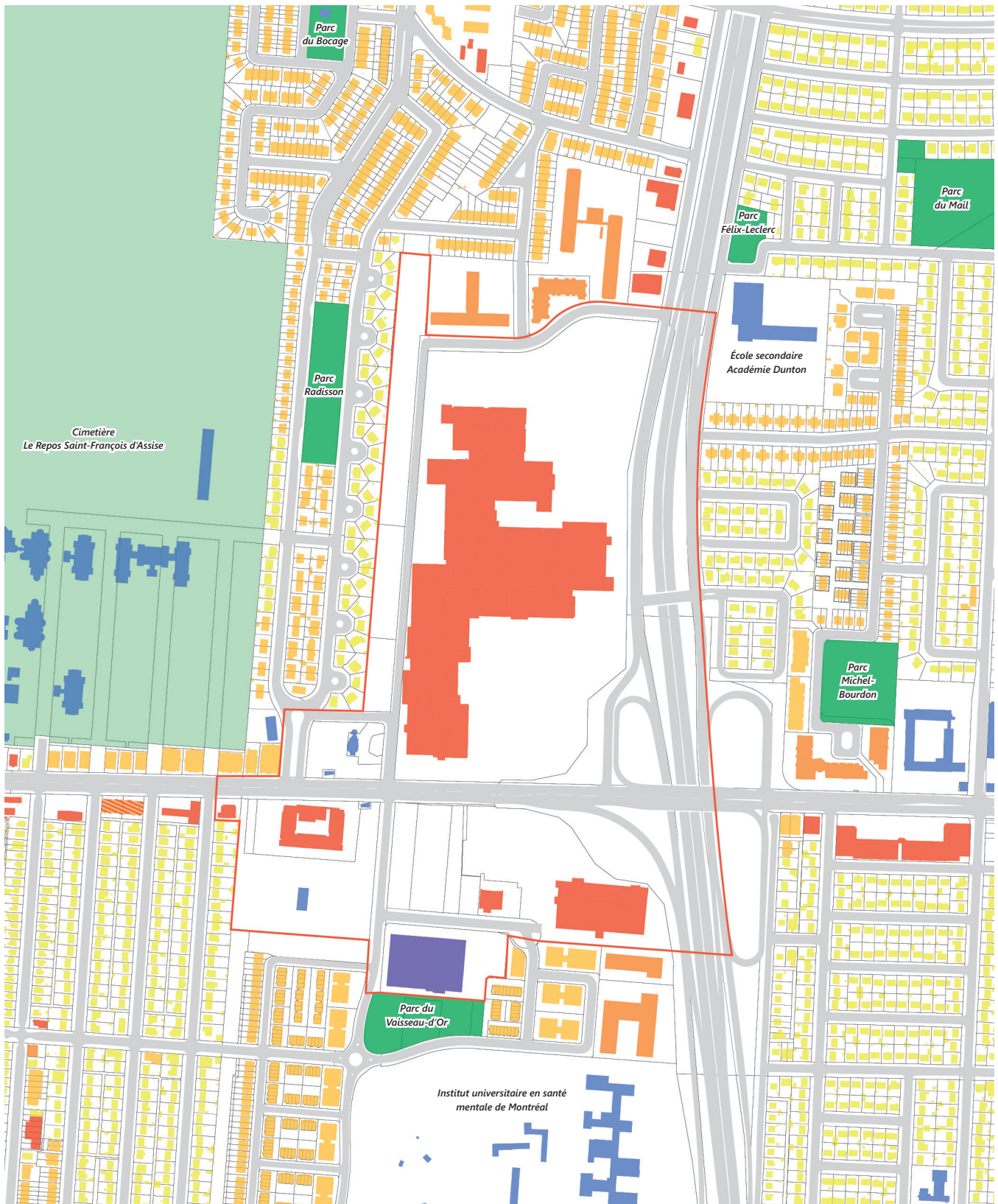
- Place Versailles
 - 225 locaux commerciaux incluant Canadian Tire, Maxi, Winners/Homesense, Fabricville, Bureau en Gros, Sports Experts, Dollarama
 - Tour Sherbooke (bureaux)
 - Tour du Trianon (bureaux)
 - Quelque 4 000 cases de stationnement
- Maxi
- SAQ Sélection
- Auberge Royal Versailles
- Restaurant Harvey's

Usages institutionnels ou publics

- Métro et terminus Radisson
- Stationnements incitatifs de l'ARTM
- Terminus d'autobus temporaires
- Poste de transformation d'Hydro-Québec

Usage industriel

- Buanderie de Montréal



Les usages. Source : Ville de Montréal.



- | | | |
|---------------------------------------|----------------|------------------------|
| Résidentiel unifamilial | Cimetière | Planification Radisson |
| Résidentiel multifamilial | Institutionnel | Rues |
| Résidentiel multifamilial (5+ étages) | Industriel | Lots |
| Commercial | | |

05 MOBILITÉ

Les pages suivantes présentent un aperçu des réseaux de mobilité en place dans le territoire de planification. Une attention particulière est portée au pôle intermodal Radisson, où plusieurs données ont été tirées d'une étude des besoins effectuée pour la Ville de Montréal.

Des parts modales comparables à celles de l'agglomération de Montréal

D'après les résultats de l'enquête Origine-Destination 2018, 61 % des déplacements effectués à partir de Mercier se font en automobile. Les transports collectifs sont utilisés pour le quart (26 %) des déplacements alors que les modes actifs représenteraient 13 % des déplacements. Ces données suggèrent que les habitants de Mercier seraient légèrement plus enclins à se déplacer en automobile que les habitants de l'agglomération de Montréal, où 56 % des déplacements se sont effectués en automobile, 25 % en transports collectifs et 18 % en transports actifs.



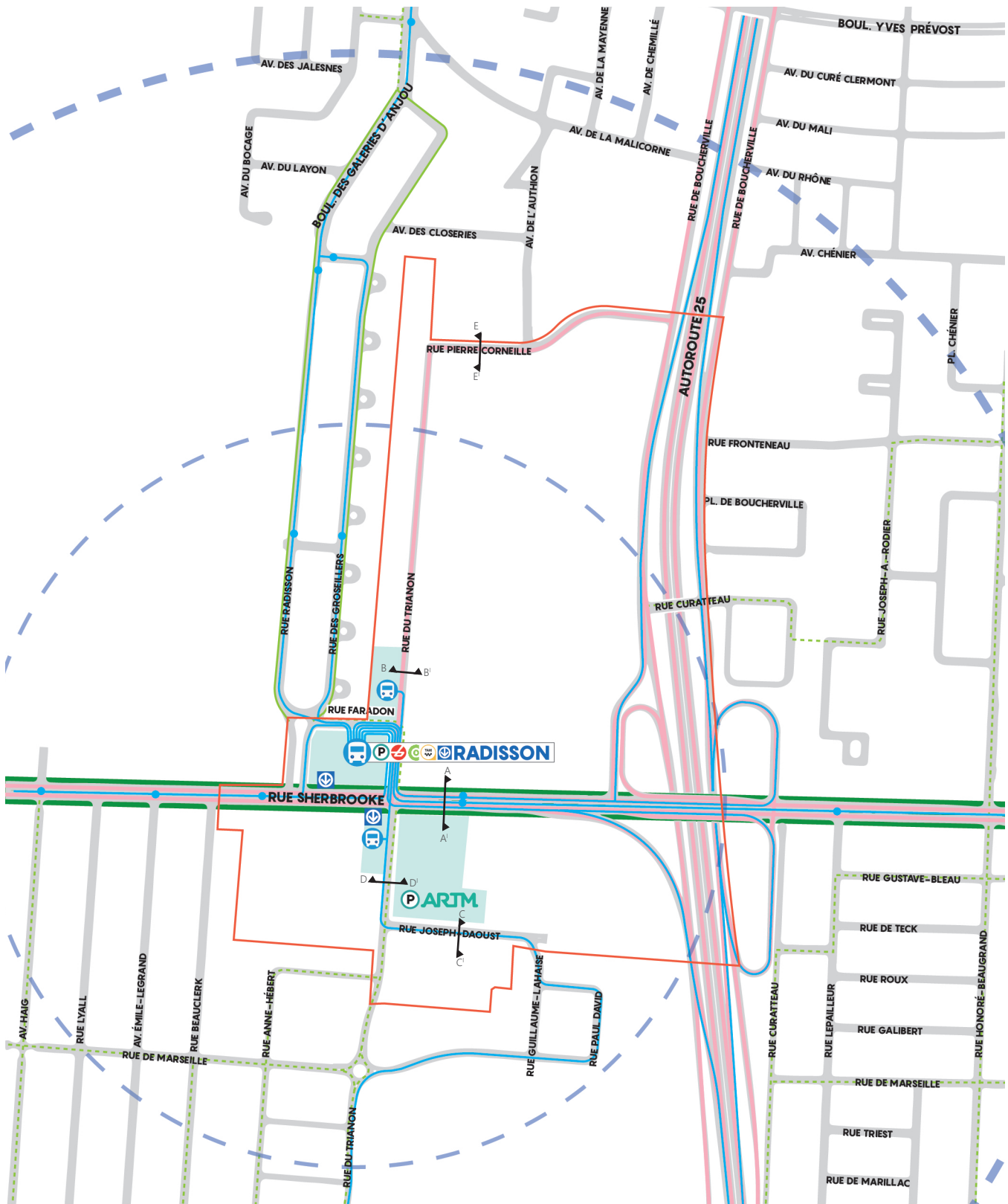
Le terminus d'autobus Radisson.

Source : AECOM



Le terminus temporaire lié aux mesures d'atténuation des travaux du REM.

Source : AECOM



La mobilité. Source : Ville de Montréal.



- | | | | |
|----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|
| Rayon 1 km du métro | Accès au métro | Stationnement incitatif | Planification Radisson |
| Rayon 500 m du métro | Station Communautaire | Terminus d'autobus | Pôle intermodal |
| Parcours d'autobus | Station bixi | Station taxis | Réseau cyclable existant |
| Réseau de camionnage | Station taxis | Réseau cyclable projeté | |

Un important pôle de correspondance pour l'est de la région métropolitaine

Avec son terminus métropolitain d'autobus, la station Radisson constitue un véritable pôle de correspondance pour les réseaux d'autobus aux échelles locale et régionale. En effet, on y compte 822 passages d'autobus chaque jour. Des correspondances sont possibles entre une dizaine de parcours de la STM et une douzaine de parcours desservant diverses municipalités de l'est de la région métropolitaine, dont Boucherville, Laval, Repentigny, Terrebonne et Joliette. À eux seuls, les parcours d'autobus de la STM, de la STL et d'EXO sont responsables de 71 % de l'achalandage du métro en heure de pointe du matin et 58 % en pointe d'après-midi.

Le secteur du terminus intègre des infrastructures de mobilité complémentaires, incluant une station Bixi et une petite aire de stationnement dotée d'une trentaine de cases réservées à divers usages (dépose-minute, stationnement de courte durée, covoiturage, véhicules en libre-service, taxis, etc.).

Du côté sud de la rue Sherbrooke se trouve un vaste stationnement incitatif gratuit comptant 534 places. Ce stationnement est utilisé au maximum de sa capacité tous les jours de la semaine, causant des débordements vers les stationnements environnants. Si les données de l'ARTM indiquent que la majorité (54 %) des utilisateurs du stationnement incitatif proviennent de l'île de Montréal, une part importante (36 %) est originaire de municipalités de la Rive-Nord, principalement de banlieues Lanaudoises telles que Terrebonne et Repentigny (ARTM, 2021).

Les terminus temporaires

En plus des infrastructures de mobilité décrites ci-contre, le secteur accueille un terminus temporaire sur la rue du Trianon, dans la servitude de la ligne de transport d'Hydro-Québec, dans le cadre des mesures d'atténuation des travaux de la première phase du REM. Un second terminus temporaire est présent au sud de la rue Sherbrooke, cette fois en lien avec les mesures d'atténuation des travaux du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine. En incluant les trois quais sur rue du secteur, ces deux terminus portent le total de quais au sein du pôle Radisson à 17.

Des enjeux de fonctionnalité, de confort et de sécurité au pôle intermodal

Le déploiement du terminus sur plusieurs îlots est à l'origine d'enjeux relatifs à la fonctionnalité, au confort et à la sécurité. Le débit de circulation important, les traverses piétonnes mal aménagées, la largeur limitée des trottoirs et le peu de mobilier urbain nuisent à l'expérience piétonne. En raison de son volume de circulation élevé et sa largeur, la rue Sherbrooke est un obstacle majeur qui pose des enjeux de sécurité pour les piétons et cyclistes du secteur (coupe A-A').

La configuration de l'espace et les clôtures délimitant le terminus occasionnent beaucoup de détours pour les piétons, de sorte que le temps de parcours entre les différents modes atteindrait souvent cinq minutes, selon les analyses effectuées rendues disponibles par la Ville.

De plus, les six quais du terminus seraient insuffisants pour répondre à la demande — expliquant en partie pourquoi des terminus temporaires ont dû être construits à proximité. Malgré l'important achalandage généré par la station de métro, l'aménagement du terminus Radisson est plutôt sommaire, comptant relativement peu d'espaces abrités, de services ou de mobilier (bancs) adapté aux besoins des utilisateurs.



momentum consultants en transport
Analyse de la qualité de l'expérience urbaine.
Crédits : Momentum.

Des rues peu accueillantes pour le transport actif

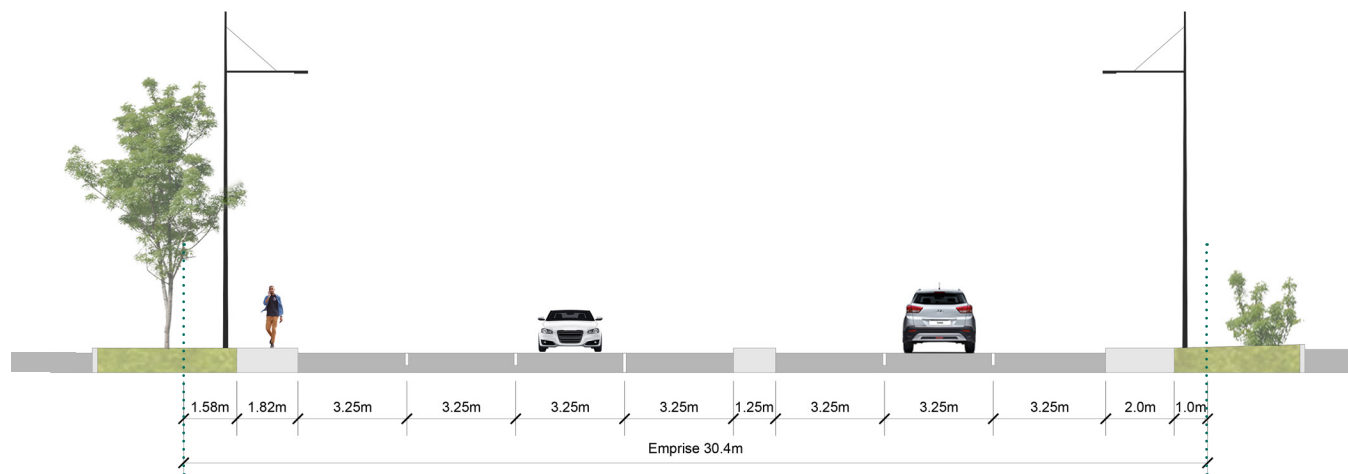
Bien que l'ensemble des rues du secteur d'intervention soient dotées d'au moins un trottoir, l'expérience piétonne n'est pas nécessairement convenable. En effet, la conception de l'espace public et l'absence d'encadrement bâti ne permettent pas de rythmer les parcours.

Le confort piéton est particulièrement limité sur le segment nord de la rue du Trianon (coupe B-B') en raison de facteurs tels que la faible largeur du trottoir, l'absence de canopée, les lampadaires surdimensionnés ainsi que les murs aveugles et stationnements de la Place Versailles. Mentionnons également que cet axe constitue l'une des rares rues locales de l'arrondissement sur lesquelles les camions sont permis de jour, même lorsqu'une livraison n'est pas requise dans cette zone.

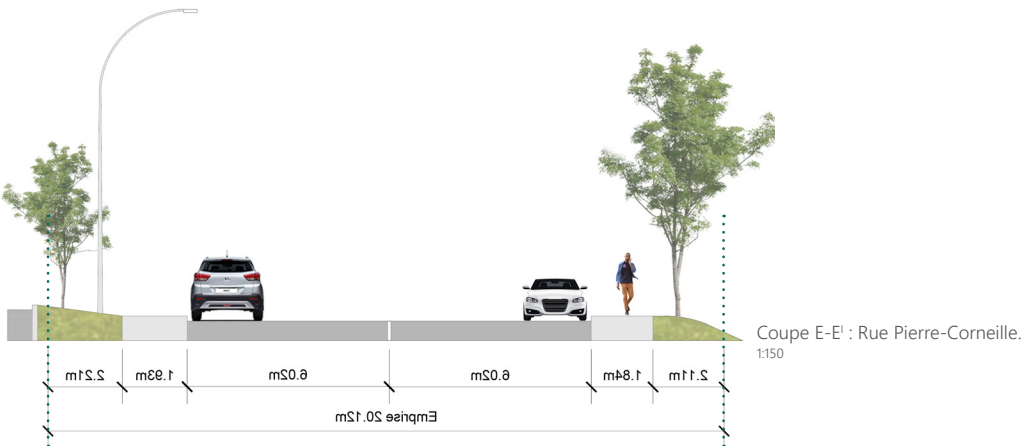
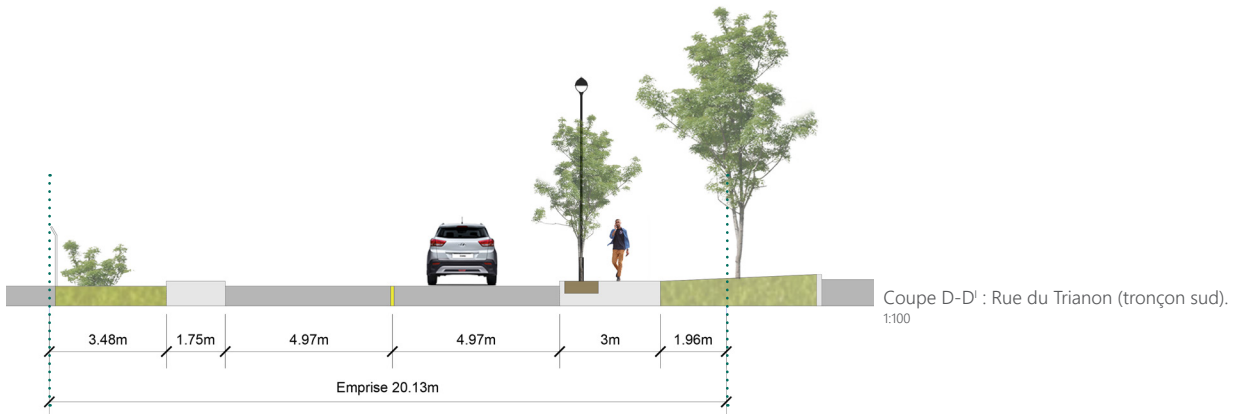
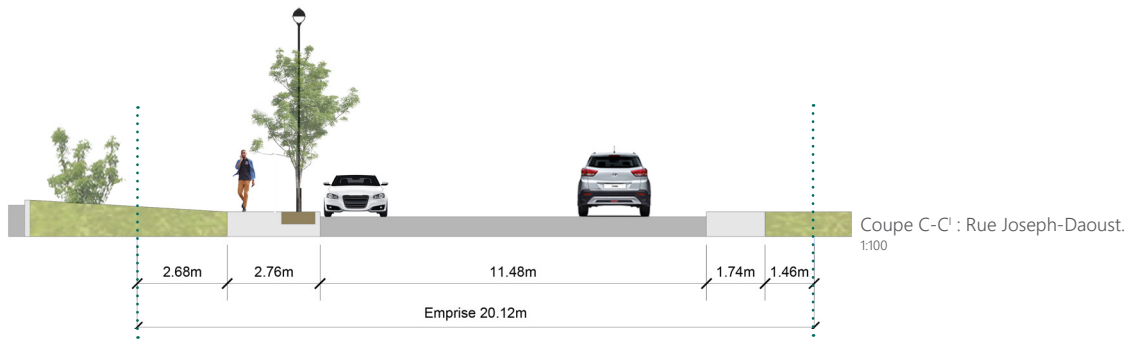
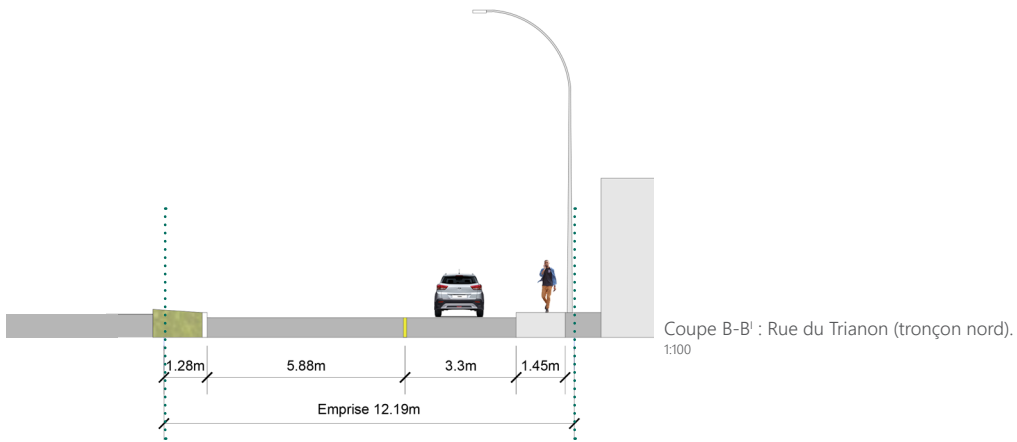
Alors que la conception de l'espace public est davantage soignée et adaptée sur des axes tels que la rue Joseph-Daoust (coupe C-C') ou le tronçon sud de la rue du Trianon (coupe D-D') (présence d'arbres, de lampadaires urbains, de trottoirs plus larges), ces caractéristiques ne

suffisent pas à en faire des parcours intéressants pour les piétons. Ils demeurent inattractifs en raison de leur environnement immédiat, dominé par de vastes stationnements, des bâtiments non résidentiels, des pylônes, et le poste de transformation électrique.

De plus, le secteur n'est doté d'aucune piste ou bande cyclable, à l'exception d'un segment discontinu sur la rue Sherbrooke permettant de traverser le viaduc au-dessus de l'autoroute 25. Malgré son importance, le métro Radisson se trouve donc déconnecté du réseau cyclable de l'arrondissement.



Coupe A-A' : Rue Sherbrooke.
1:100



06 PERCEPTIONS — POPULATION ET PARTIES PRENANTES

6.1 L'APPROPRIATION DES ESPACES PUBLICS INTÉRIEURS

Les observations sur le terrain ont permis de brosser un portrait sommaire du profil et des habitudes des usagers de la Place Versailles. Ces constats qualitatifs aident à mieux comprendre les dynamiques sociales et spatiales à l'oeuvre en vue du redéveloppement du secteur.

- **Des visiteurs au profil similaire à la population de Montréal et de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, à l'exception de certains groupes d'âge** : une légère surreprésentation des 50 ans et plus, de même qu'une légère sous-représentation des moins de 15 ans et des 24-49 ans sont remarquées.
- **Plus de femmes fréquentent l'espace la fin de semaine** : près de 60% des usagers sont des femmes pendant cette période.
- **Manque d'espaces publics assis** : Plus de gens restent la fin de semaine sur place pour profiter de l'espace, tandis que plus de gens y circulent la semaine. La même proportion de gens utilise des sièges formels la fin de semaine, mais 10 % de plus utilisent des sièges informels à ce moment.
- **Les gens jouent, parlent, mangent sans mobilier approprié** : 17% des activités se déroulent sans mobilier approprié (ex. des personnes qui mangent debout, ou sur un banc plutôt qu'à une table).
- **Des espaces semi-publics intérieurs utilisés à des fins récréatives et de socialisation** : près du tiers des activités qui se déroulent à la Place Versailles sont récréatives (tels que le jeu, et l'utilisation d'équipements électroniques) ou de socialisation.
- **Les fins de semaine, la consommation de nourriture prend plus d'importance** : en semaine, les personnes semblent davantage attirées par les commerces alors que la fin de semaine, c'est une destination de loisirs que l'on fréquente pour manger et converser.



Un agent de participation citoyenne lors d'une visite *in situ*.
Source : CEUM



Un agent de participation citoyenne lors d'une visite *in situ*.
Source : CEUM

6.2 FORCES ET FAIBLESSES DU SECTEUR

Les activités de la démarche consultative ont permis de dégager plusieurs éléments qui peuvent enrichir le portrait. Cette section regroupe les principales forces et faiblesses identifiées par les participants du sondage en ligne et de l'atelier avec les acteurs clés.

Principales forces

- Diversité des services de transport locaux et régionaux
- Présence de stationnements incitatifs
- Variété des commerces
- Proximité des espaces commerciaux avec le métro

Principales faiblesses

- Sécurité piétonne et des cyclistes
- Fréquence des autobus
- Bruit de l'autoroute
- Faible luminosité des espaces publics
- Manque de commerces de proximité
- Manque d'installations culturelles et sportives
- Manque de logements abordables

Mobilité

La présence dans le secteur de différents services de mobilité locale et régionale est considérée comme une grande force : l'offre en stationnement, la proximité de l'autoroute, l'accès au métro et différents services de bus reliant Montréal à la banlieue sont particulièrement appréciés. Par contre, la sécurité piétonne et surtout des cyclistes sont des faiblesses importantes en mobilité. La rue Sherbrooke est une barrière pour les modes actifs et pose un danger pour les cyclistes. Le pôle multimodal est très achalandé et les bus, surtout, sont à saturation. La diminution de la congestion automobile et du bruit de l'autoroute sont également des enjeux.

« L'offre de service de transport en commun est très grande »

« L'accès piétonnier avec une poussette est vraiment difficile »

— Répondants au sondage

Espaces publics

Les espaces publics sont généralement considérés comme une faiblesse du secteur, identifiés comme tels par 40% des commentaires dans le sondage. Ceci est surtout dû au manque de verdissement (17% des commentaires) et au sentiment d'insécurité lié à l'itinérance (13%). Les espaces publics sont mal illuminés le soir, ce qui est un enjeu de sécurité pour tout le monde. La difficile cohabitation avec la population itinérante ou vivant avec des enjeux de santé mentale, déjà présente dans le quartier lié à la proximité de l'Institut universitaire en santé mentale de Montréal, s'est accentuée avec l'arrivée du refuge temporaire à l'Auberge Versailles.

« Pas assez d'espace vert pour s'asseoir et profiter du temps »

— Répondant au sondage

Commerces, services et équipements

La variété de commerces est appréciée, mais de nombreuses personnes disent vouloir encore plus de diversité tant au niveau des commerces de proximité que des cafés et restaurants. La présence de grandes chaînes et de grandes surfaces est vue comme une faiblesse par certains. Le secteur manque généralement de services sociaux et de santé ; les services des quartiers avoisinants ne sont pas toujours facilement accessibles étant donné l'enclavement du secteur. Le manque d'installations culturelles et sportives est un enjeu particulièrement important : beaucoup en voudraient plus, notamment une piscine, un cinéma, une salle de sport, etc.

« Des bistros et des boutiques spécialisées (chocolaterie, encadrement, épicerie fine) seraient très appréciés »

« Offres alimentaires et sportives pauvres »

— Répondants au sondage

Logement

L'enjeu du logement est moins mis de l'avant par les répondants, dans la section portant sur les forces et faiblesses. Toutefois, la création de logements abordables ou familiaux revient dans beaucoup de rêves et son manque est considéré comme une faiblesse.

Stationnement

Bien que les données du sondage ne soient pas nécessairement représentatives pour tous les utilisateurs du secteur, elles indiquent qu'un quart des répondants se stationnent dans le secteur pour utiliser le métro. La majorité de ces personnes utilisent l'espace dédié au stationnement incitatif, et plusieurs font savoir qu'il est tellement occupé qu'ils n'arrivent presque jamais à s'y stationner. Quand il est plein, des répondants disent utiliser les stationnements de la Place Versailles, de la SAQ et du Provigo, ainsi que les rues avoisinantes.

6.3 VISION DES PARTICIPANTS

Les souhaits et rêves exprimés par les répondants au sondage et les participants à l'atelier se résument en cinq thématiques. Chaque thématique est présentée ci-après de manière générale, accompagnée d'idées d'aménagement concrètes exprimées par les participants qui peuvent répondre à ces souhaits.

1) La création d'un quartier exemplaire pour 2050

Oser un quartier écoresponsable et un bon milieu de vie sain, attractif et animé. Les bâtiments, les espaces publics et les espaces verts doivent être conçus ensemble pour allier la résilience, la compacité et l'esthétique à l'aide de guides et de réglementation entourant la forme urbaine. Privilégier une densité et des hauteurs moyennes de bâtiments. Que ceux-ci soient efficaces en énergie et que les services et des commerces de proximité soient répartis équitablement à travers le secteur. Selon le modèle de l'écoquartier, il convient de fournir des espaces publics verts de qualité qui permettent l'agriculture urbaine, qui réduisent les effets des inondations et des canicules, et qui contrent l'effet d'îlot de chaleur. Grâce à son rôle de pôle intermodal régional, le secteur Radisson est une entrée importante vers le centre-ville de Montréal pour plusieurs, et inversement, un accès à l'est et la banlieue; le quartier exemplaire pourrait aussi être une « porte d'entrée » attirante et reconnaissable pour la métropole.

- Développer un corridor de biodiversité avec les secteurs adjacents ;
- Disperser des logements abordables et inclusifs à travers le secteur pour favoriser une mixité d'ensemble ;
- Privilégier des développements de bâtiments certifiés LEED ;
- Atténuer le bruit de la 25 avec des jardins verticaux.

« Un secteur de mixité sociale avec de la verdure et des édifices de faible hauteur »

— Répondant au sondage

2) L'intégration avec les secteurs avoisinants

Rendre plus aisé de franchir les barrières qui entourent le secteur (rue Sherbrooke, l'autoroute 25 et les espaces vacants sous la ligne de transport d'Hydro-Québec) ou transformer celles-ci pour permettre aux piétons et aux cyclistes de rejoindre de manière sécuritaire les secteurs avoisinants et, dans le sens inverse, permettre aux résidents du coin d'accéder au pôle multimodal et aux services à venir. Le souhait d'élargir les limites du secteur à planifier a été exprimé pour assurer une véritable mixité et connectivité avec les secteurs limitrophes.

- Créer une passerelle pour modes actifs au-dessus de l'autoroute 25, surtout dans le nord du secteur pour accéder aux gymnases à l'école secondaire ;
- Freiner ou fermer la voie de contournement sur la rue de Boucherville ;
- Réduire la largeur de la rue Sherbrooke avec des pistes cyclables et des trottoirs élargis.

« Sécuriser les passages piétons et vélo pour passer de l'ouest à l'est de la 25 sur Sherbrooke »

— Répondant au sondage

3) L'intégration des modes actifs et des transports en commun

Éviter la dispersion des lieux de connexion entre différents modes de transports (ex. bus régionaux, locaux, métro, réseau de transport actif, etc.) et assurer des distances de marche acceptables aux destinations locales et avoisinantes (et pour les voisins d'accéder aux transports en commun). Le secteur Radisson et l'arrondissement d'Anjou font tous les deux face à une inadéquation des réseaux actuels en transports en commun, et la demande va augmenter avec la densification de l'aire TOD.

- Assurer une connexion avec le REV Souigny ;
- Prévoir des stationnements pour vélo de longue durée ;
- Prévoir des stationnements pour vélo de longue durée et toutes saisons (exemple du stationnement couvert de la station Lionel-Groulx).

« Lien facilité avec le métro »

— Répondant au sondage

07 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE

7.1 POTENTIELS ET CONTRAINTES

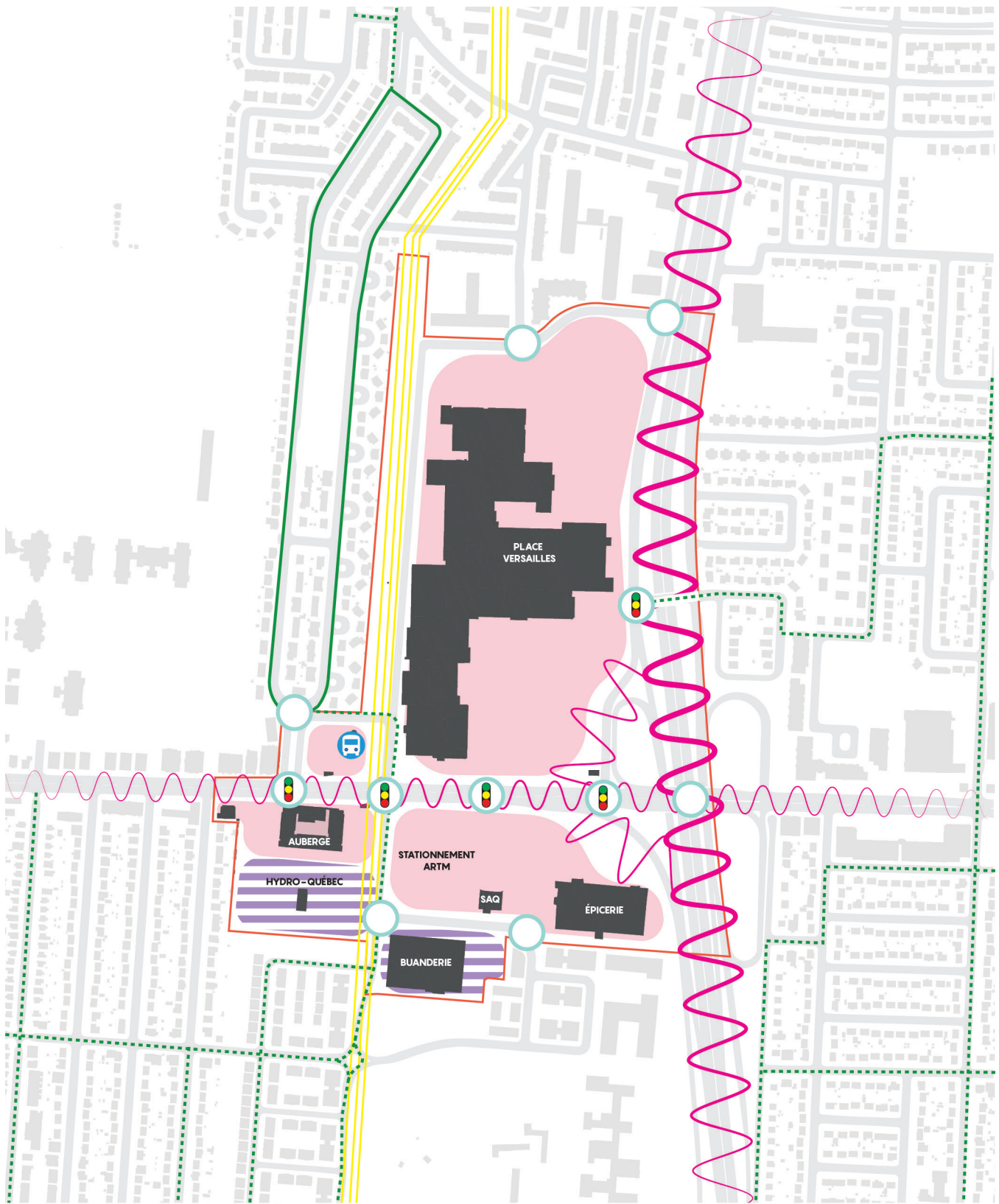
Les thématiques d'analyse abordées précédemment ainsi que les faits saillants des consultations permettent de dégager quelques potentiels et contraintes s'appliquant au secteur d'intervention. Ceux-ci sont schématisés à la page suivante.

Potentails

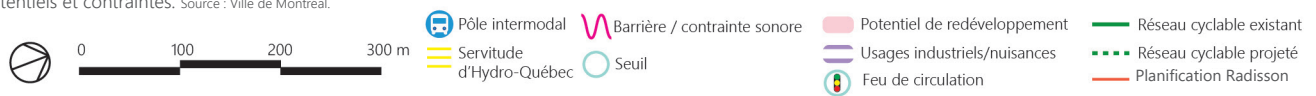
- La présence de vastes surfaces de stationnement pouvant facilement être redéveloppées.
- La présence d'un important pôle intermodal autour du métro Radisson (terminus d'autobus, autopartage, vélos en libre-service, taxis, stationnements incitatifs), facilitant ainsi la planification d'aménagements favorables aux transports actifs et collectifs.
- La faiblesse de l'occupation du sol et l'état vieillissant des usages commerciaux et industriels, qui se prêtent au redéveloppement.
- La présence d'espaces libres dans l'emprise de la ligne de transport électrique.
- La valeur patrimoniale relativement faible des constructions existantes au sein du secteur d'intervention, hormis quelques éléments identitaires pouvant être mis en valeur ou réinterprétés (enseignes, fontaines, ancien tunnel sous la rue Sherbrooke, etc.).
- Le réseau cyclable inachevé offre le potentiel de le rendre fonctionnel, sécuritaire et agréable.
- La présence d'emprises publiques relativement larges, offrant la possibilité d'explorer divers scénarios d'aménagement de l'espace public.

Contraintes

- Les nuisances sonores induites par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke et le terminus Radisson ainsi que les nuisances sonores et olfactives de la buanderie.
- Les nombreuses barrières physiques (autoroute 25, rue Sherbrooke, échangeur) et le manque de perméabilité avec les quartiers voisins.
- Le camionnage, amplifié par la présence d'un pôle commercial majeur.
- La présence d'un poste de transformation électrique et de propriétés grevées d'une servitude de ligne de transport à haute tension.
- L'occupation et l'appropriation des espaces sur les terrains sous la ligne de transport électrique par les riverains de la rue des Groseilliers.
- Le taux de motorisation relativement élevé des résidents du secteur, et ce, malgré la bonne desserte en transports collectifs.
- La présence de tissus bâtis de faible densité à proximité, posant des défis d'intégration de gabarits plus importants.



Potentiels et contraintes. Source : Ville de Montréal.



7.2 ENJEUX

Cinq grandes catégories d'enjeux ont été identifiées. Ces enjeux, directement liés à la réalité du secteur d'intervention, devront être pleinement maîtrisés afin d'assurer le succès de la démarche de planification.

L'intégration au milieu et l'acceptabilité sociale

Afin de favoriser l'acceptabilité sociale de la planification détaillée, il sera nécessaire de concilier les attentes et besoins des futurs résidents du secteur avec la population qui fréquente actuellement le secteur, notamment celles exprimées dans le cadre de la démarche participative. Dans cette optique, l'intégration harmonieuse des projets sera un aspect primordial.

L'avenir du pôle intermodal Radisson

L'intégration, la vocation, et l'ampleur du pôle intermodal Radisson seront déterminantes en vue de l'articulation des formes urbaines et des liens de mobilité dans l'ensemble du territoire. Une attention particulière devra être portée à la définition de ce pôle intermodal de portée régionale.

Le développement durable et la transition écologique

L'élaboration d'une vision, d'orientations et d'un cadre réglementaire favorisant l'atteinte d'objectifs économiques, sociaux et environnementaux (acceptabilité sociale, accessibilité, durabilité), et ce, dans un contexte de transition écologique, tant dans les nouveaux espaces publics que privés.

La mise en place de conditions favorables au redéveloppement et à l'abordabilité des logements

Les récentes hausses spectaculaires des prix des logements dans la région métropolitaine appellent à la construction massive et rapide de logements abordables. En raison de l'ampleur des investissements nécessaires au redéveloppement des terrains disponibles, la Ville devra mettre en place des conditions réglementaires favorables à l'atteinte de ces objectifs sans toutefois compromettre la qualité des formes urbaines et de l'architecture.

L'intégration d'équipements et de services de proximité dans un pôle commercial régional

Les objectifs de densification appellent à une révision de l'affectation du secteur. La planification détaillée doit permettre l'intégration de commerces, services et équipements de proximité pour les résidents actuels et futurs, et ce, dans un secteur commercial à rayonnement régional. Un rééquilibrage de l'ampleur et la forme de ces activités régionales sera important.

08 BIBLIOGRAPHIE

Archives de la Ville de Montréal (2021). Données ouvertes [en ligne], <http://archivesdemontreal.com/> (Consulté le 24 septembre 2021).

Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (2021). *Vers un plan local de transition écologique 2022-2030* [en ligne]. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_transition_ecologique_mhm_2021_vf_0.pdf (page consultée le 16 décembre 2021).

Autorité régionale de transport métropolitain (2021). *Relevés Stationnement Radisson_2021_ROA.xlsx*. (Tableau de données consulté le 18 octobre 2021).

Autorité régionale de transport métropolitain (2020). *Mobilité des personnes dans la région de Montréal : Enquête Origine-Destination 2018, version 18.2b*. 186 pages.

Centraide du Grand Montréal (2020). *Portraits de territoire : Anjou* [en ligne], https://www.centraide-mtl.org/rapports-et-publications/?_publication_type=portrait-de-territoire&publication_year=2020 (page consultée le 8 octobre 2021).

Centraide du Grand Montréal (2020). *Portraits de territoire : Mercier-Est, Mercier-Ouest et Hochelaga-Maisonneuve* [en ligne], https://www.centraide-mtl.org/rapports-et-publications/?_publication_type=portrait-de-territoire&publication_year=2020 (page consultée le 8 octobre 2021).

Christian Thiffault Architectes & l'Atelier B.R.I.C (2003), Programme particulier d'urbanisme du site de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine. Ville de Montréal. 59 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* [en ligne]. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metro_politain_aménagement_developpement.pdf (page consultée le 16 décembre 2021).

Gaudry, William (2019). Publication Facebook de l'Atelier d'histoire Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, [en ligne], <https://www.facebook.com/AtelierHMHM/posts/2230081957093428/> (page consultée le 8 octobre 2021).

Henry W. Hopkins, *Atlas of the city and island of Montreal*, s. l., Provincial Surveying and Pub. Co., 1879. <https://>

numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2244120?docref=vG8B_H-HV2LhWJLTV-rzqQ

Ministère des Transports (2021). *Répertoire des autoroutes du Québec* [en ligne], <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/info-reseau-routier/repertoire-autoroutes/Pages/repertoire-des-autoroutes-du-Quebec.aspx> (page consultée le 8 octobre 2021).

Momentum (2021). *Étude de besoins pour une gare d'autobus intermodale dans l'aire TOD Radisson*.

Lafférière, M., *Hôpital Saint-Jean-de-Dieu*, Novelty Manufacturing et Art Co. Ltd., 1930. <http://monde.ccdmd.qc.ca/ressource/?id=37044>

Place Versailles (2021). *À propos* [en ligne], placeversailles.com (page consultée le 8 octobre 2021).

Ville de Montréal (2018), *Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II : Chapitre 14, Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve* [en ligne], http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/180326_CHAPITRE_14.PDF (page consultée le 8 octobre 2021).



VISION

VOLET 2

09 ÉNONCÉ DE VISION

VERS UN MILIEU DE VIE

RÉUNIFIÉ, MIXTE ET INCLUSIF,

HARMONIEUSEMENT ARTICULÉ AUTOUR D'UN

PÔLE INTERMODAL RENOUVELÉ ET DISTINCTIF

POUR L'EST DE MONTRÉAL ET DOTÉ

D'ESPACES PUBLICS VERDOYANTS ET RÉSILIENTS.



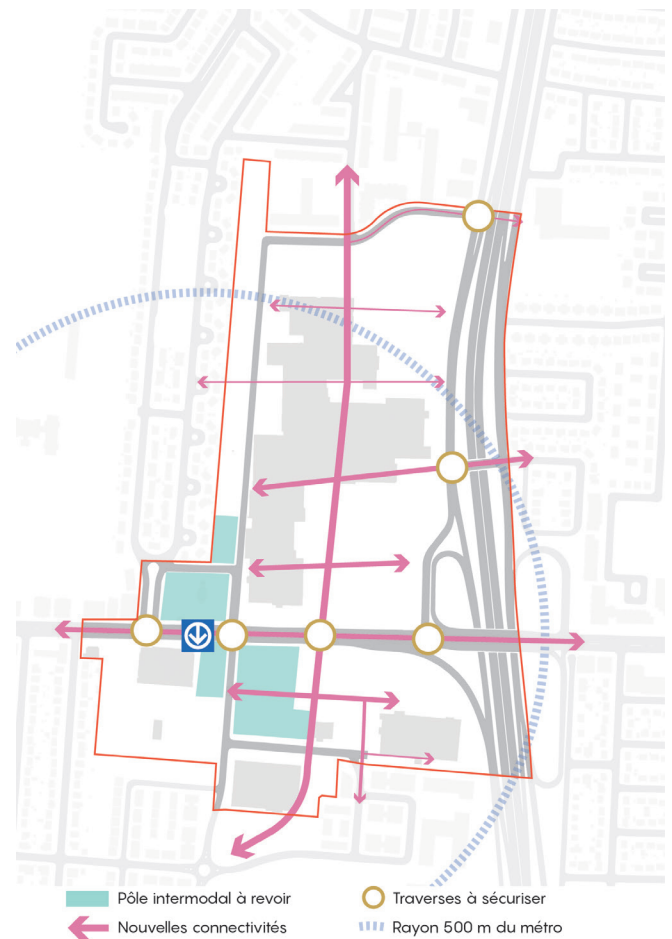


10 ORIENTATIONS



ORIENTATION 1 Une forme urbaine renouvelée

- Déployer une nouvelle trame d'îlots plus petits
- Densifier le cadre bâti à l'aide de formes architecturales harmonieuses, diversifiées, résilientes et compactes
- Assurer l'encadrement des espaces publics structurants
- Améliorer les interfaces au domaine public
- Aménager des coeurs d'îlot verdoyants



ORIENTATION 2 Une mobilité inclusive

- Revoir l'aménagement, la fonctionnalité et l'intégration urbaine du pôle intermodal
- Améliorer la connectivité et mettre en réseau le secteur Radisson avec les quartiers environnants à l'aide d'une nouvelle trame de voies publiques
- Améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements actifs pour les plus vulnérables
- Atténuer le franchissement de barrières telles que l'A25 et la rue Sherbrooke



ORIENTATION 3 Des espaces publics résilients

- Créer et mettre en relation un réseau de parcs et d'espaces verts diversifiés
- Aménager des espaces publics ouverts autour du pôle intermodal
- Créer des espaces publics innovants, performants et résilients face aux changements climatiques
- Réaménager les interfaces avec l'autoroute à l'aide d'une bande tampon paysagère



ORIENTATION 4 Un quartier mixte, animé et inclusif

- Prévoir une mixité d'usages en intégrant des logements, des commerces et des services de proximité
- Prévoir l'intégration d'équipements communautaires, collectifs, institutionnels et culturels
- Privilégier l'intégration de logements abordables et de qualité
- Prévoir une diversité de vocations d'espaces publics (appropriation, animation, programmation)

