

VILLE DE LAVAL

MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE
DE LA RÉVISION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Mémoire

19 avril 2016

Dossier : 15-647

Révision : 001

VILLE DE LAVAL

MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE
DE LA RÉVISION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Mémoire

19 avril 2016

Dossier : 15-647

Révision : 001

Daniel Paré, urb.

Associé principal

PARE
+ ASSOCIÉS

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
1.1	MISE EN CONTEXTE	1
1.1.1	LOCALISATION DU SITE VISÉ.....	1
1.1.2	OBJECTIF DU MÉMOIRE	2
2	VISION ET ORIENTATIONS DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ.....	3
3	AVIS : MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION	5
3.1	SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE 1990	5
3.2	PMAD / PÉRIMÈTRE D'URBANISATION	5
3.3	POTENTIEL AGRICOLE SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE LAVAL	6
3.4	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DANS LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION	7
4	CONCLUSION.....	8
5	RÉFÉRENCES ET DOCUMENTS CONSULTÉS	9

1 INTRODUCTION

La firme Paré+ Associés inc. a été mandatée par GouvGav Investments inc. représentant du propriétaire des terrains afin de préparer le présent mémoire dans le cadre de la révision du Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Laval. Le Schéma d'aménagement est un outil de planification définissant la vision et les orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire.

De façon particulière, le présent mémoire constitue une requête afin d'inclure le lot 1 391 873 dans le périmètre d'urbanisation de la Ville de Laval.

Avant de présenter les éléments urbanistiques motivant notre requête d'inclusion, tout d'abord, une brève mise en contexte de l'évolution urbanistique de la Ville de Laval sera présentée afin de bien comprendre les enjeux d'aménagement en lien avec notre demande. Ensuite, une présentation du lot 1 391 873 sera présentée. Enfin, une analyse des orientations d'aménagement préliminaires sera élaborée et un argumentaire selon différents documents provenant des instances municipales et métropolitaines sera exposé afin d'appuyer notre requête.

1.1 MISE EN CONTEXTE

Créée en 1965, par la fusion de l'ensemble des municipalités de l'île Jésus, la Ville de Laval connaît toujours un essor dans son développement. Jusqu'à la fin des années 1980, le développement de la ville se réalise selon le modèle typique et traditionnel de banlieue nord-américain, avec une prédominance d'habitation unifamiliale isolée. Par la suite, les années 1990 et la première moitié des années 2000 marque une période de consolidation des secteurs développés à l'intérieur de son périmètre urbain. La construction dans les espaces vacants, la revitalisation des quartiers anciens et la complétion des axes routiers sont parmi les éléments de développement qui ont contribué à cette consolidation. De cette époque, il est possible de dénoter une diversification de typologies urbaines, se dirigeant vers une tendance pour les habitations multifamiliales.

L'arrivée du métro à Laval en 2007 a défini de nouvelles priorités en ce qui concerne l'aménagement et le développement du territoire lavallois. En effet, de nouveaux outils d'urbanisme font leur apparition à Laval, tels que le programme particulier d'urbanisme. Ainsi dans les secteurs centraux, la requalification, la revitalisation et la consolidation des espaces vacants sont des principes favorisant une plus forte densité. À l'opposé, d'autres secteurs de l'île Jésus connaissent aussi un développement dans les principes plus traditionnels avec une considération pour des typologies variées et en grande partie à proximité de secteurs commerciaux et d'axes routiers d'importance. Il est à mentionner que les secteurs en développement sont les espaces vacants situés dans le périmètre d'urbanisation.

1.1.1 Localisation du site visé

Le lot 1 391 873 est situé dans la zone agricole, à la limite avec le périmètre d'urbanisation. Ses limites sont un secteur résidentiel à l'ouest, l'autoroute 440 au sud, le rang du Haut-Saint-François délimite le site au nord et à l'est par une entreprise de recyclage de véhicule. Il importe de mentionner que cette entreprise de recyclage de véhicule est aussi incluse dans la zone agricole comme le lot visé dans ce document. Ce lot a une superficie d'environ 18,4 ha.



Figure 1 - Localisation du lot 1 391 873 (Google Earth [modifié], 2015)

Inséré dans un milieu hétéroclite, le site est un interstice entre le développement urbain et la zone agricole. Le secteur résidentiel adjacent a connu des développements importants depuis la fin des années 1990. De ce secteur, il est possible d'accéder au site par des accès prévus de la rue Caporal ainsi que dans le prolongement de l'avenue des Ambassadeurs. L'accès principal au lot est possible par le rang du Haut St-François. Outre l'entreprise de recyclage de véhicules, la majorité des secteurs au nord et à l'est du site présente une vocation encore agricole, bien qu'inégalement active (entreprise de constructions et activité extractive à proximité).

1.1.2 Objectif du mémoire

Dans le cadre de la révision du Schéma d'aménagement, la Ville désire se doter d'une vision et des orientations afin d'assurer une planification de son territoire selon les principes du développement durable. La population a été activement sollicitée dès les premières phases de son élaboration. C'est à la suite de la démarche Repensons Laval, dans laquelle une série d'ateliers de discussion se sont tenus dans différents secteurs de la Ville que le présent mémoire s'inscrit.

L'objectif premier de ce mémoire est de présenter un argumentaire relativement à l'agrandissement du périmètre d'urbanisation afin d'y inclure le lot 1 391 873. Notre argumentaire se base en partie sur la vision et les orientations présentes dans le premier projet du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Laval, déposé en avril 2016, mais aussi de documents mis à la disposition de la population par la ville et des instances métropolitaines.

Nous jugeons que cet argumentaire se présente comme une opportunité de réviser les limites du périmètre d'urbanisation de la Ville de Laval dans le cadre de la révision du Schéma d'aménagement et de développement.

2 VISION ET ORIENTATIONS DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

La nouvelle vision que s'est doté la Ville cherche à définir et développer son territoire en harmonisant la conservation et la mise en valeur de ses milieux naturels, cette est résumé par « Urbaine de nature, Laval 2035 ». À partir du concept d'organisation spatial, la Ville s'est dotée de trois grandes orientations et un ensemble d'objectifs, cherchant à intégrer toutes les sphères du développement durable dans la planification de son territoire.

ORIENTATION 1 : GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS DE FAÇON ÉCORESPONSABLE
OBJECTIF 1.1 Consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports
OBJECTIF 1.2 Optimiser l'occupation du territoire aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurant
OBJECTIF 1.3 Intégrer la dimension environnementale au cœur de la planification du territoire
OBJECTIF 1.4 Encadrer les contraintes d'origine naturelle et anthropique dans la planification du territoire
ORIENTATION 2 : STIMULER ET PROMOUVOIR LE DYNAMISME, L'INNOVATION ET LE CARACTÈRE IDENTITAIRE DE LA VILLE
OBJECTIF 2.1 Créer un centre-ville multifonctionnel, attractif et performant
OBJECTIF 2.2 Reconnaître le caractère multipolaire du territoire par la consolidation des pôles de quartier
OBJECTIF 2.3 Promouvoir l'agriculture en tant que composante identitaire et économique du territoire
OBJECTIF 2.4 Soutenir le développement économique de la ville pour accroître son rayonnement
OBJECTIF 2.5 Protéger et mettre en valeur le patrimoine culturel
ORIENTATION 3 : FAVORISER L'ÉMERGENCE DE MILIEUX DE VIE COMPLETS, INCLUSIFS ET À ÉCHELLE HUMAINE
OBJECTIF 3.1 Repenser la conception et la transformation des milieux de vie axées sur l'expérience humaine
OBJECTIF 3.2 Garantir une offre résidentielle, des équipements et des services publics adaptés aux besoins des familles et de tous les citoyens
OBJECTIF 3.3 Encourager la vitalité culturelle et communautaire comme levier de développement social
OBJECTIF 3.4 Revitaliser les quartiers présentant des défis urbains et socioéconomiques

Ville de Laval.2016. Premier projet du Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Laval.

p.254

Nous désirons toutefois porter notre attention sur certains objectifs notamment ceux touchant l'optimisation du développement ainsi le territoire agricole.

Dans la première orientation, par l'objectif 1.1 « Consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports » la Ville entend concilier son développement urbain avec le réseau routier et de transport en commun, et ce en priorisant les secteurs à développer et à redévelopper en lien avec le réseau routier ou de transport en commun ou actif. La localisation du lot

1 391 873 jouir d'une proximité avec les réseaux routiers structurants existants et la consolidation avec le secteur résidentiel adjacent est possible qui est permet de répondre à cet objectif.

De plus dans la seconde orientation, l'objectif 2.3 « Promouvoir l'agriculture en tant que composante identitaire et économique du territoire » traite particulièrement de la zone agricole. Par cet objectif, la Ville de Laval cherche à le dynamiser et le définit comme un élément identitaire et économique pour celle-ci. Afin de répondre à cet objectif, la Ville compte mettre en œuvre un Plan de développement de la zone agricole (PDZA). Cette

Cet objectif met en évidence le besoin d'une réflexion sur des territoires situés à la limite entre la zone agricole et le territoire urbanisé. Plusieurs lots situés à la limite du périmètre d'urbanisation ont souvent un rôle de tampon entre ces deux milieux, et sont peu valorisés par l'agriculture. Ainsi, une analyse des secteurs limitrophes au périmètre d'urbanisation doit être réalisée afin de mettre à jour la réalité et la disparité entre la zone agricole et son utilisation.

En effet, les secteurs limitrophes au périmètre d'urbanisation sont en grande partie laissés en friche soit pour des raisons de distance d'éloignement pour les élevages ou encore, car le potentiel agricole est peu attrayant. De plus, il est possible de dénoter une dynamique semblable aux ilots déstructurés où des fonctions et activités ne sont pas agricoles. Ces grands espaces sont alors sous-utilisés et ne contribuent pas à la vitalité et à la valorisation du territoire agricole. Pour le lot 1 391 873, les activités aux alentours de ce site sont loin d'être agricoles. Friches, entreprise de recyclage de pièces d'automobile, autoroute Laval et secteur résidentiel fait en sorte que le site ne présente pas un intérêt pour la valorisation pour l'agriculture. Nous jugeons qu'il peut s'inscrire dans une optique de revalorisation du secteur urbanisé avec une dimension plus durable. Le développement de ce site permettrait d'optimiser le secteur résidentiel existant tout en permettant une meilleure transition entre les deux milieux, l'urbain et le rural.

3 AVIS : MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Notre compréhension de la vision, des orientations et des objectifs formulés dans le Premier projet du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval permet de mettre en évidence que la Ville de Laval cherche consolider les secteurs déjà développés en lien avec les réseaux de transport, pourtant les espaces vacants à l'intérieur du périmètre d'urbanisation tendent à diminuer et le développement de moyenne à forte densité n'est pas souhaité dans toutes les parcelles disponibles sur le territoire lavallois.

Par la vision, les orientations et objectifs du schéma d'aménagement et de développement révisés, la Ville propose une optimisation et une revalorisation du territoire tout en incluant les composantes du développement durable. Des considérations pour les milieux naturels et la zone agricole sont aussi énoncées. La Ville désire valoriser et dynamiser davantage le milieu agricole, toutefois d'importantes superficies sont sous-utilisées et laissées en friche, si elles ne sont pas utilisées à une autre fin qu'agricole. Certains terrains situés dans la zone agricole et en bordure du périmètre d'urbanisation présentent peu de potentiel agricole et se trouvant dans un milieu déstructuré et dont l'agriculture est peu dynamique. Nous considérons que le lot 1 391 873 est situé dans un secteur présentant ces caractéristiques. De plus, la proximité avec les axes routiers d'importance et la présence de commerces, et adjacente à un secteur résidentiel présentement en expansion permet au lot de répondre à répondre à la première grande orientation du schéma. Nous croyons qu'il est jugé recevable de modifier le périmètre d'urbanisation afin d'y inclure le site.

3.1 SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE 1990

Le schéma d'aménagement présentement en vigueur sur le territoire de la Ville de Laval a été adopté en 1989. À l'adoption du schéma d'aménagement de Laval en février 1990, des négociations avec la CPTAQ étaient toujours en cours relativement à la révision de la zone agricole. Le plan 4 - Zone agricole présenté dans le schéma lors de son adoption est le plan proposé par la Ville dans lequel le lot 1 391 873 est exclu de la zone agricole et de ce fait, inclus dans le périmètre d'urbanisation. Par le décret 880-90 de la CPTAQ, adopté en juillet 1990, la révision des limites de la zone agricole permanente a eu pour effet d'inclure le lot 1 391 873 dans la zone agricole.

Il est donc possible de constater qu'à l'adoption du schéma d'aménagement en 1989, la Ville considérait le lot dans un secteur urbain, dans une perspective de planification à long terme, il était voué à un développement urbain. Il est à mentionner que le lot, ainsi que les lots adjacents à l'est de ce dernier, faisait partie d'un important secteur de développement urbain planifié dans la poursuite du développement du secteur situé à l'ouest de l'ancienne autoroute 25, aujourd'hui renommé le boulevard Pie-IX. En effet, un ensemble de lot constituant le secteur résidentiel situé à l'ouest du lot 1 391 873 avait été exclu de la zone agricole en 1987 (décision 0874136) et dont le développement à débiter au début des années 1990. Ces informations permettent de mieux comprendre la dynamique et l'évolution du développement dans le secteur tout en justifiant l'insertion du lot 1 391 873 dans le périmètre d'urbanisation.

3.2 PMAD / PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Le plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM entré en vigueur en 2012 présente des orientations d'aménagement pour l'ensemble de son territoire. Ainsi, les MRC et agglomérations doivent prendre en considération des orientations lors de la planification de leur territoire dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et de développement. Certaines de ces orientations prennent en considération les composantes de la zone agricole et du périmètre d'urbanisation. Selon le PMAD, la CMM a pour objectif

d'augmenter de 6 % la superficie des terres en culture sur l'ensemble de son territoire¹. Afin de répondre cet objectif visé pour le Grand Montréal, la Ville de Laval désire contribuer en assurant une dynamisation du territoire agricole et promouvoir les activités agricoles comme composante économique sur le territoire. Il faut souligner que Laval cultivait 43,9 % de sa zone agricole en 2010².

En second lieu, le PMAD propose de « délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable. »³ Par cette affirmation, la CMM considère que le territoire défini par les périmètres d'urbanisation inclut dans les MRC et agglomérations présentes la capacité d'accueil pour la population jusqu'en 2035, selon les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec. Selon les PMAD, une projection de 41 900 ménages de plus sur le territoire de la Ville de Laval est prévue d'ici 2031.

Nous jugeons que le périmètre d'urbanisation pour la Ville de Laval doit être révisé afin de considérer des secteurs propices aux développements et les secteurs situés à la limite du périmètre d'urbanisation qui présente une certaine déstructuration et sous-utilisation pour la zone agricole.

3.3 POTENTIEL AGRICOLE SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE LAVAL

Selon le portrait statistique agricole de la MRC de Laval réalisé en 2012 par la CMM, bien que la zone agricole occupe près du tiers de la superficie de l'Île Jésus, seulement la 57 % de la superficie de la zone agricole constitue des exploitations agricoles enregistrées au MAPAQ. En effet, les constats de ces statistiques démontrent une importante sous-utilisation de la zone agricole lorsque nous comparons la superficie exploitée et la superficie protégée. Il importe de mentionner que pour la période entre 2004 et 2010, le nombre d'exploitants agricole est passé de 160 à 120, soit une diminution de 25 % observée pour le territoire lavallois comparativement à une baisse de 8 % pour l'ensemble de la CMM⁴.

Sur une superficie de 71,3 km² du territoire agricole, environ 31,3 km² est considéré comme une superficie cultivée en 2015. La contribution du territoire de Laval dans l'apport de terre cultivée sur le territoire de la CMM n'est pas assez importante, représentant l'ordre de 1 % sur l'ensemble des superficies cultivées dans la CMM. Bien que des efforts de mise en valeurs des activités et territoires agricoles, les incitatifs pour la production sont très peu sollicités. De plus, le document mentionne que seulement 51 % de la superficie est présentement en culture et 41 % des terres sont non cultivées soit de terre en friche, espace boisée, cours d'eau et milieux humides, le portrait est complété avec 8 % de la zone agricole qui est sous-utilisée relativement dues au morcellement foncier de petites parcelles.

La Ville est présentement en élaboration d'un PDZA afin d'atteindre l'objectif métropolitain d'augmenter de 6 % les terres cultivées. Or, le portrait agricole présente une réalité de la zone agricole qui semble être en difficulté et qui prend du recul d'années en années. Ces constatations démontrent que les activités agricoles sont en moindre importance avec de moins en moins de relève. Dans un exercice de réflexion sur l'avenir du territoire lavallois, une révision des limites de la zone agricole est absolument à faire. De plus, une identification des îlots déstructurés à l'intérieur de la zone agricole et une analyse des secteurs limitrophes au périmètre d'urbanisation est primordiale. Ces réflexions permettront à nos yeux de mieux définir la planification du territoire lavallois dans son ensemble, autant que dans les secteurs urbanisés que les milieux agricoles.

¹ Communauté métropolitaine de Montréal. 2012. *Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan d'aménagement et de développement*. 221 pages, p.110

² Portrait statistique agricole de la MRC de Laval, MAPAQ, 2012

³ Communauté métropolitaine de Montréal. 2012. *Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan d'aménagement et de développement*. 221 pages, p.120

⁴ CMM et MAPAQ. 2012. *Portrait statistique de la MRC de Laval*. 15 pages, p.9

⁵ Ibid., p7

3.4 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DANS LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Présentement, le développement de la Ville se poursuit selon deux principes. En premier lieu, depuis l'arrivée du métro sur le territoire lavallois, les secteurs centraux sont confrontés à de nouvelles priorités d'aménagement. En effet, avec les orientations du PMAD, les secteurs situés aux alentours des différentes stations sont en revitalisation. Consolidation du développement, optimisation des espaces vacants et développement plus dense et mixte sont les lignes directrices observées dans les aménagements et développements des secteurs centraux ainsi que des secteurs déjà construits sur la partie ouest de la Ville. Dans les secteurs plus à l'est, le développement se réalise selon les principes typiques de développement de banlieue avec une offre variée en termes de typologie résidentielle. Les grands espaces vacants sont développés selon le modèle de ségrégation des fonctions, où les zones commerciales bordent les grandes artères et dont les secteurs résidentiels se greffent à l'arrière. Il est à mentionner que le territoire inclus à l'intérieur du périmètre d'urbanisation est construit ou occupé à 90 %⁶. Dans la superficie de 10 %, encore vacant, notons les vastes projets de Val-des-Brises et celui aux abords de la nouvelle autoroute 25 sont actuellement en développement.

De plus, selon les projections démographiques, la Ville de Laval connaîtra une des croissances les plus importantes de la CMM⁷, ainsi une réflexion sur sa capacité d'accueil sur son territoire urbain est à considérer. Avec les projets de développement et la densification, la Ville pourrait-elle pallier aux projections démographiques? D'où l'importance de porter une attention particulière aux secteurs situés aux limites de la zone agricole et du territoire urbain.

⁶ Ville de Laval. 2015. *Laval aujourd'hui. Un état des lieux pour repenser Laval. Document de réflexion.* 63 pages. p. 11

⁷ Communauté métropolitaine de Montréal. 2012. *Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan d'aménagement et de développement.* 221 pages., p.120

4 CONCLUSION

En conclusion, nous estimons qu'une inclusion du lot 1 391 873 à l'intérieur du périmètre d'urbanisation permettrait de répondre à certaines orientations et objectifs énoncés par la Ville. À savoir :

- Le lot faisait partie d'un ensemble de développement permettant la complétion du secteur résidentiel situé à l'ouest du boulevard Pie-IX;
- Le lot s'insère dans un milieu hétéroclite avec des fonctions diverses et un milieu agricole inégalement actif;
- Les efforts de densification des secteurs centraux et les projets de développement de Val-des-Brises et aux abords de la nouvelle autoroute 25 pourront-ils pallier à la croissance anticipée pour la Ville de Laval dans une planification à long terme;
- Le portrait statistique agricole pour la Ville de Laval démontre un recul important dans l'exploitation agricole sur le territoire lavallois, mais il demeure que la portion cultivable de la zone agricole peut être augmentée en accord avec le développement;
- Un peu moins de la moitié de la zone agricole n'est pas cultivée, dont 8 % est en sous-utilisation;
- La Ville de Laval connaîtra une des plus fortes croissances démographiques de la CMM;
- 90 % du territoire urbain est présentement construit ou occupé. Il faut prévoir de nouveaux territoires au développement afin de diminuer la pression sur la troisième couronne de la CMM;
- La localisation stratégique de ville de Laval au sein de la CMM doit être privilégiée en termes de développement urbain.

5 RÉFÉRENCES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

- **Commission de la protection du territoire agricole du Québec. 1986.** Décision 087136 (Révision). 12 pages.
- **Communauté métropolitaine de Montréal. 2012.** Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan métropolitain d'aménagement et de développement. ISBN 978-2-923013-89-3 (pdf). 221 pages.
- **Communauté métropolitaine et ministère de l'Agriculture, des Pêches et de l'Alimentation du Québec. 2012.** Portrait statistique de la MRC de Laval. 15 pages.
- **Convertcité. 2015.** Révision du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Laval. Rapport des ateliers de discussion. Rapport final présenté au Service de l'urbanisme de la Ville de Laval. 50 pages.
- **MRC de Laval. 2011.** Avis de la MRC de Laval sur le projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 28 avril 2011. 57 pages.
- **Ville de Laval. 1989.** Schéma d'aménagement de la Ville de Laval. xx pages.
- **Ville de Laval. 2015.** Laval aujourd'hui. Un état des lieux pour repenser Laval. Document de réflexion. 63 pages.
- **Ville de Laval. 2015.** Une vision. Une ville. Urbaine de nature. Laval 2035. 28 pages