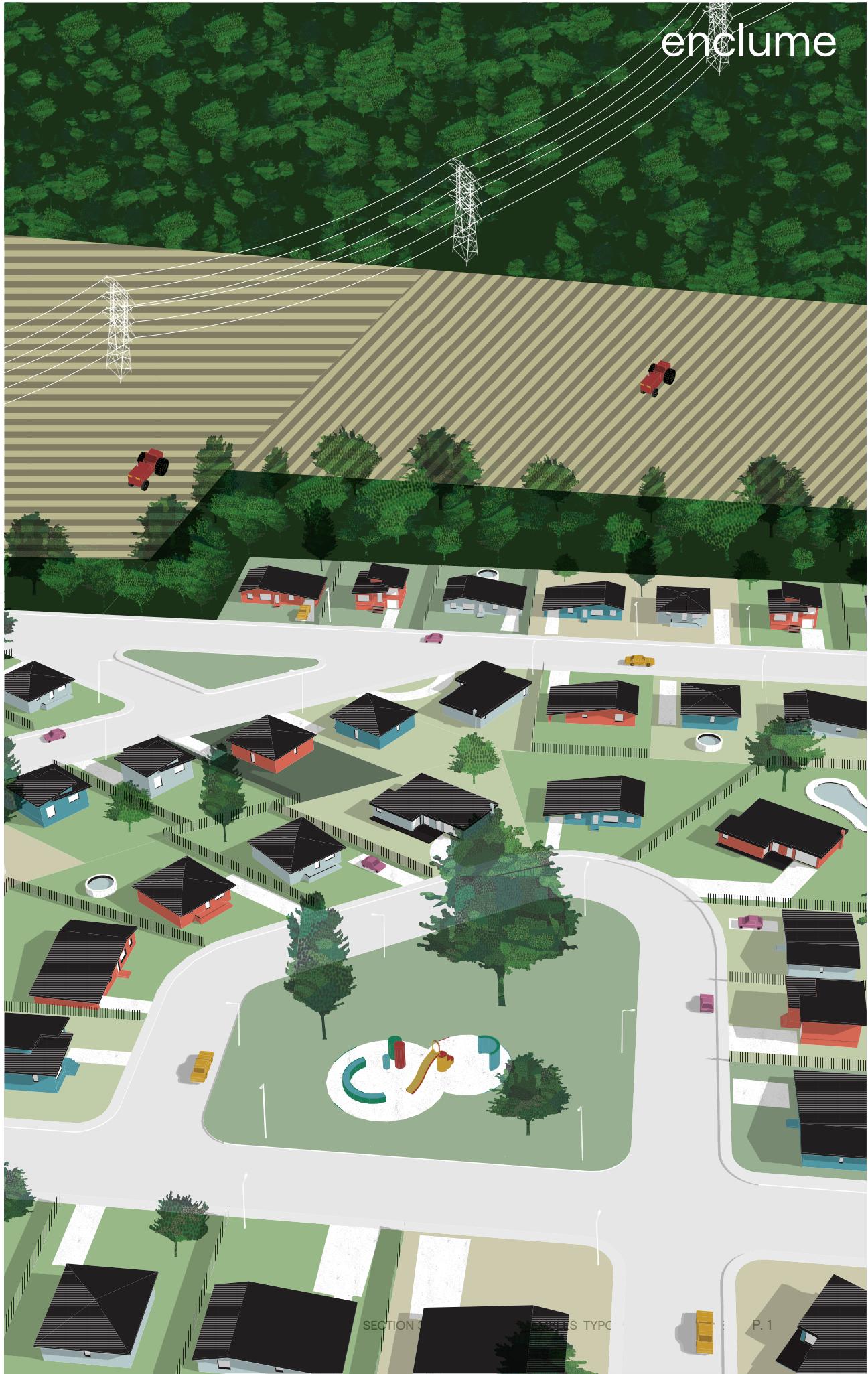


Volet
Étude typomorphologique
et pré-inventaire du patrimoine
moderne, religieux et institutionnel
de la Ville de Laval

Étude typomorphologique
Étude typomorphologique

2019-2020
Section 3
Fiches des ensembles
typo-morphologiques

enclume



Étude typo-morphologique et pré-inventaire du patrimoine moderne, religieux et institutionnel de la Ville de Laval

Ce rapport a été réalisé dans le cadre de l'étude typo-morphologique et du pré-inventaire du patrimoine moderne, religieux et institutionnel de la Ville de Laval. Le volet du pré-inventaire fait l'objet d'un livrable indépendant de cette étude, bien que les deux volets se soient mutuellement alimenté en cours de réalisation.

Réalisé par:

enclume - atelier de développement territorial

En collaboration avec:

Patri-Arch

Équipe de réalisation:

Karl Dorais Kinkaid, chargé de projet, urbaniste
Christophe-Hubert Joncas, urbaniste
Emile Forest, aménagiste
Ève Renaud-Roy, designer urbain
Mathilde Prud'Homme, designer urbain
Sylvain Dubois, urbaniste
Martin Dubois, consultant en patrimoine
Marie-Ève Fiset, consultante en patrimoine
Pascal Di Francesco, historien
Chloé Migliera, designer graphique
Xavier Sylvain, photographe
Camille Crépeau, photographe
Karim Hammoudad, photographe

Remerciements:

Nous désirons remercier les personnes et institutions suivantes pour leur précieuse collaboration et leur aide à la réalisation de cette étude:
Gérard Beaudet, Université de Montréal
Dominique Bodeven, Centre d'archives de Laval
Michel Legris, Archives de la Ville de Laval
Ministère de la Culture et des Communications

Volet

Étude typo-morphologique

Section 3

Fiches des ensembles

typo-morphologiques

Pour le compte de:

Ville de Laval

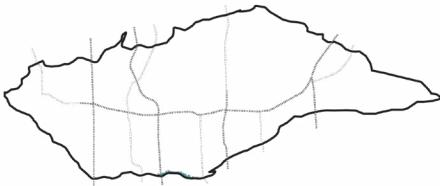
Comité de suivi:

Perrine Lapierre, conseillère professionnelle en urbanisme
Marie-Hélène Breault, conseillère professionnelle en urbanisme
Julie Ozell, conseillère professionnelle en urbanisme
Marie-Hélène Pertici, coordonnatrice - architecture
Ana Manescu, coordonnatrice - régie patrimoine
Samuel Mathieu, coordonnateur - régie patrimoine
Thierry Basque-Gravel, conseiller professionnel en urbanisme
Marta Masferrer Juliol, conceptrice principale en design urbain
Christian Leclair, coordonnateur - architecture
Frédérique Colin, conseillère professionnelle en architecture
Barbara Di Vito, conseillère professionnelle en architecture

SECTEUR LAVAL-DES-RAPIDES



DÉVELOPPEMENT RIVERAIN DE LAVAL-DES-RAPIDES



CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

L'accessibilité et l'attractivité de la rivière des Prairies, ainsi que le caractère rural encore bien présent à l'île Jésus au début du 20^e siècle, attirent des citadins qui y voient un endroit tout désigné pour y passer l'été. C'est ainsi que des parties riveraines des terres agricoles ou de grands domaines résidentiels ou religieux sont subdivisées et vendues en lots sur lesquels seront érigées des résidences de villégiature.

Des trains réguliers et la proximité des ponts routiers amènent les estivants à s'établir définitivement dans le secteur. La zone de villégiature se transforme alors progressivement en zone de résidences permanentes. Ce secteur offre en effet au début du 20^e siècle la possibilité de travailler à Montréal tout en habitant dans un milieu offrant tous les avantages de la campagne.

Des maisons de villégiature de différentes typologies s'érigent peu à peu le long du boulevard des Prairies. C'est le cas de la maison située au 127, boulevard des Prairies, construite aux limites de l'ancien collège Mont-de-La Salle, et qui évoque le type de la maison bourgeoise montréalaise de la première moitié du 19^e siècle. Il s'agirait d'une maison construite avant

FACTEURS D'INFLUENCE

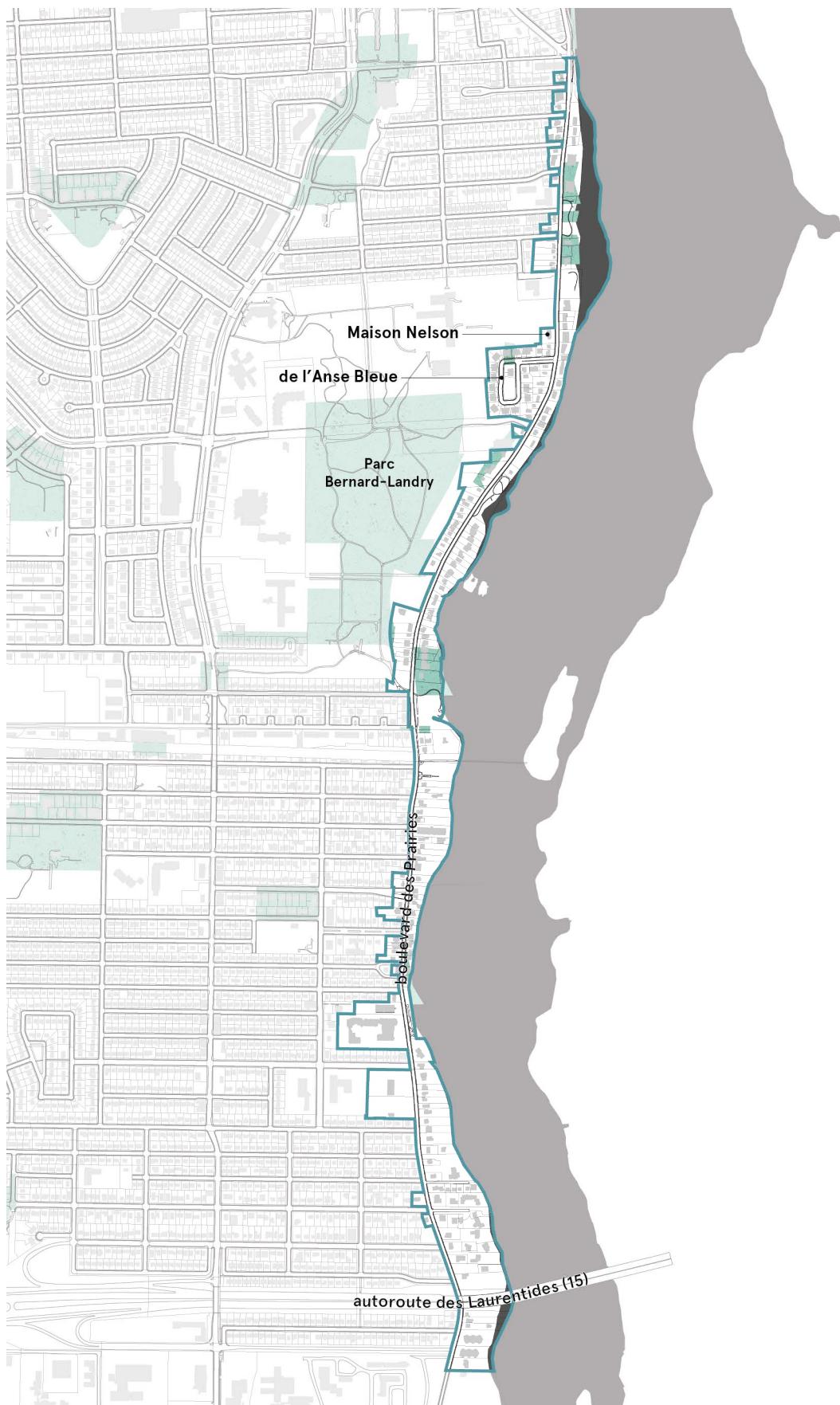
- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs de villégiature
- Attractivité et valorisation des composantes hydrographiques en raison de leur potentiel paysager et récréatif menant à l'occupation ou à la densification du territoire
- Infrastructure interrives ayant stimulé le développement et l'occupation du territoire

1913 pour Walter James Nelson, fils de Wolfred Nelson, médecin, patriote et ancien maire de Montréal.

On remarque que des constructions s'érigent parfois des deux côtés du boulevard, alors que dans d'autres cas, les berges trop étroites sont libres de toute construction. Certaines portions des terrains appartenant autrefois aux communautés religieuses sont exemptes de construction le long du boulevard, ouvrant ainsi davantage le paysage.

Avec le temps, des maisons plus récentes viennent remplacer des plus anciennes ou combler les terrains riverains encore non construits. Depuis les années 1980, on assiste à l'accélération du phénomène d'appropriation des berges et des vues sur le paysage qu'offre la rivière par l'intermédiaire de la construction d'immeubles résidentiels de haute densité. Des tours à logements de type condo viennent alors s'insérer dans le tissu urbain bigarré hérité des vagues successives d'occupation de la rive.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

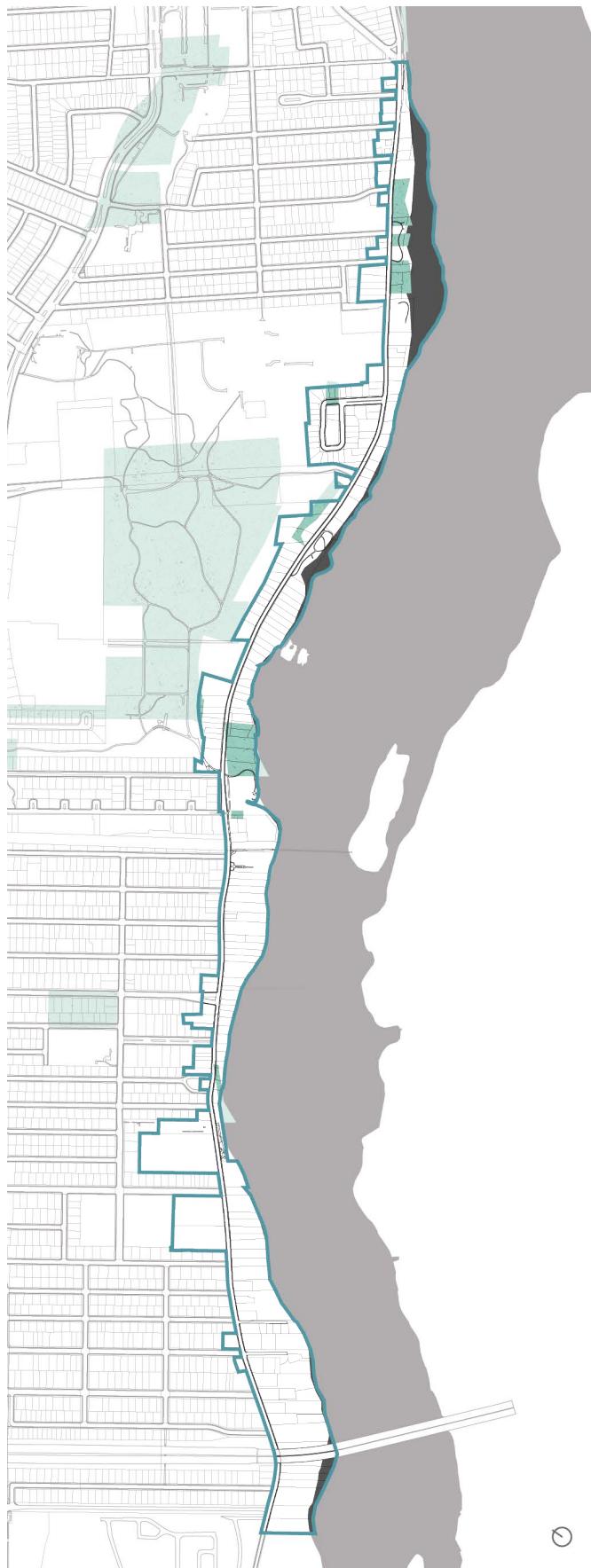
- Une autoroute se situe dans l'ensemble :
 - L'autoroute 15 : emprise d'environ 65 m et huit voies de circulation séparées par un terre-plein.
- Une collectrice se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard des Prairies : emprise d'environ 12 m, deux voies de circulation et un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de quelques rues locales formant des terrasses qui s'avancent vers la rivière des Prairies.

ÎLOTS

- Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités clairement par des voies de circulation. Le parcellaire s'organise de part et d'autre du boulevard des Prairies, et est délimité soit par la rivière des Prairies, au sud, par de grandes parcelles liées à des institutions, ou par le parc des Prairies.

PARCELLAIRE

- L'ensemble présente un découpage parcellaire très hétérogène. La forme et les dimensions des parcelles sont alors très variables. L'orientation des parcelles est quant à elle plus régulière, car elles s'articulent autour du boulevard des Prairies, et donc dans l'axe est-ouest.
- Les parcelles liées au développement en terrasse, autour de la rue de l'Anse-Bleue, présentent un découpage plus homogène. Elles ont une dimension d'environ 13 m de largeur et 27 m de profondeur. Les parcelles situées dans les coins de la terrasse sont de plus grande dimension.
- Les grandes parcelles qui bordent la rivière sont principalement occupées par des parcs donnant accès aux berges.



TISSU URBAIN

ESPACES CONSTRuits/NON CONSTRuits

- Le grain du bâti est irrégulier et plutôt fin.
- L'alignement des bâtiments est aussi irrégulier.
- Les espaces libres de taille plus importante, à l'intérieur de l'ensemble comme en bordure, sont principalement des parcs publics.



©

CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est très hétérogène dans sa forme, mais plutôt homogène dans les fonctions associées à ses édifices. Cet ensemble est ainsi dominé par des bâtiments résidentiels.
- Sans y avoir de dominance stylistique, plusieurs types architecturaux composent ce paysage hétérogène, entre autres le manoir millénaire, la maison néoéclectique, la maison pittoresque de villégiature et différents types de bungalows (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- École primaire Léon-Guilbault (édifice 2), 14, rue Émile (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison vernaculaire américaine avec pignon en façade, 53, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Maison vernaculaire américaine avec plan en L, 57, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Maison franco-qubécoise, 77-77A, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- École primaire Léon-Guilbault (édifice 3), 83, boulevard des Prairies (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison d'influence Second Empire, 122-124A, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Ancienne église et presbytère Notre-Dame-de-Pontmain, 123, boulevard des Prairies (patrimoine religieux moderne)
- Ancienne maison du directeur du Mont-De-La-Salle, 127, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)



- Maison traditionnelle québécoise, 137-137B, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 147-149A, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 169-169A, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 179, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Maison d'influence Second Empire, 237, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 239-241A, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Maison boomtown, 243-245, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 292-292A, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- L'ambiance est calme et paisible, notamment en raison de la présence de parcs et de la proximité de la rivière.
- La variété de formes architecturales dynamise le paysage.
- La végétation y est mature. Les grands arbres en cour avant forment une canopée au-dessus du boulevard des Prairies.
- Les grandes institutions qui bordent l'ensemble au nord agissent comme point de repère visuel.
- Malgré la présence de fils électriques, ceux-ci se camouflent à travers la végétation mature et n'encombrent pas le paysage.
- L'étroitesse de la rue combinée à l'absence de stationnement sur rue sur le boulevard des Prairies et la présence de trottoirs proposent un équilibre entre l'espace dédié à l'automobile et l'espace dédié aux piétons.



parc Bernard-Landry

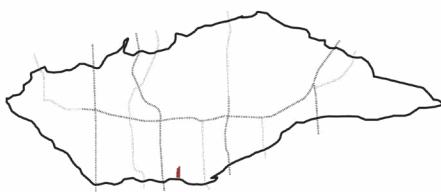


boulevard des Prairies

RECOMMANDATIONS

- Préserver le caractère intimement lié à la trame viaire en évitant les opérations d'élargissement ou de reconfiguration du boulevard des Prairies. La sinuosité et l'étroitesse du boulevard des Prairies ainsi que la proximité de la rivière des Prairies participent au caractère pittoresque de l'ensemble.
- Mener des travaux d'horticulture ponctuels sur le domaine public afin d'ouvrir certains points de vue sur la rivière des Prairies. La présence d'arbres matures et d'un couvert végétal important participe à créer un effet de corridor et une ambiance d'intimité.
- Privilégier une stratégie d'encadrement réglementaire permettant de conserver l'hétérogénéité du cadre bâti, qui témoigne des différentes phases d'occupation qui ont marqué l'histoire de cet ensemble. La cohabitation très rapprochée de différentes typologies résidentielles est en effet liée à l'identité du secteur. On constate cependant que les constructions plus récentes proposent des typologies résidentielles possédant des gabarits et une volumétrie contrastant fortement avec ceux qu'on y retrouvait jadis, obstruant souvent les points de vue et le paysage qu'offre la proximité de la rivière. Ces nouvelles constructions semblent être rendues possibles en raison d'opérations cadastrales (fusion de lots) ayant permis d'y construire des bâtiments de plus grande superficie. Le grain bâti plutôt fin, bien qu'hétérogène dans sa forme, est à la base du rythme front bâti/ouverture qui participe à l'ambiance de l'ensemble.
- Mettre en place des efforts de conservation et de mise en valeur de l'héritage institutionnel afin de préserver ces repères visuels et identitaires. Bien que majoritairement située dans l'ensemble adjacent (LDR_03), la présence de grandes institutions et de grands lots ouverts ou boisés du côté nord du boulevard des Prairies participe au caractère et à la richesse historique de l'ensemble.

TÊTE DE PONT DE LAVAL-DES-RAPIDES



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs industriels
- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accéssibilité au territoire et son développement
- Développement de type tête de pont
- Attractivité de la rivière en raison de son potentiel hydraulique
- Infrastructure interrives ayant stimulé le développement et l'occupation du territoire

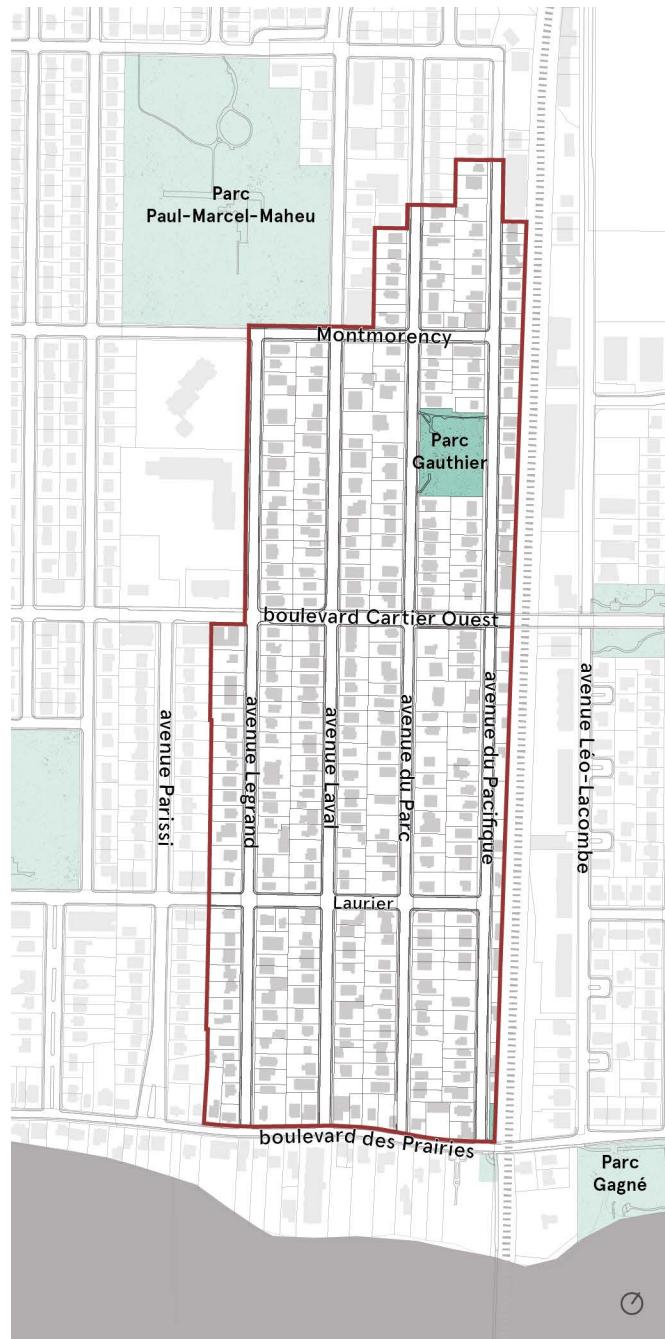
CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

À la fin du 19^e siècle, un village nommé Parc-Laval se développe autour du moulin du Crochet, le centre économique du secteur depuis la période seigneuriale. Ce moulin est construit en 1770 sur un îlot en face des rapides du Gros-Sault, soit à quelques mètres du parc Gagné actuel.

Pour y faciliter l'accès, la montée du Moulin est construite dès 1774. Ce chemin ancien se situe dans l'axe de l'avenue Léo-Lacombe (LDR_13), soit à l'ouest de l'ensemble, jusqu'au boulevard du Souvenir, soit l'ancien chemin du Trait-Carré. L'arrivée du chemin de fer en 1876 permet à des gens travaillant à Montréal de venir s'y installer. Les premières rues à se développer à la fin du 19^e siècle sont toutes situées à proximité de la voie ferrée selon une trame orthogonale. Les plus anciennes dans l'axe nord-sud sont les avenues du Pacifique, du Parc, Laval et Legrand et celles dans l'axe est-ouest, sur lesquelles on retrouve certains usages commerciaux, sont les rues Laurier, Cartier, Montmorency.

À la tête du pont ferroviaire se trouvent des constructions modestes, souvent édifiées par les propriétaires eux-mêmes. Le 3 avril 1912, ce village devient la ville de Laval-des-Rapides. À ce moment, il s'agit d'un petit noyau urbanisé accroché au pont du chemin de fer et entouré par des exploitations agricoles.

La construction du barrage et de la centrale hydroélectrique Rivièr-des-Prairies plus à l'est en 1928-1932 transforme l'aspect de la rivière et des terrains riverains. Une importante élévation du niveau de la rivière entraîne la disparition des rapides du Gros-Sault et du moulin. Par la suite, entre 1950 et 1960, d'autres constructions viendront combler peu à peu les lots encore vacants ou remplacer des constructions plus anciennes. C'est pourquoi on retrouve aujourd'hui dans cet ensemble majoritairement résidentiel des constructions s'étant érigées chaque décennie entre la fin du 19^e siècle et les années 1990.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Une artère se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard Cartier Ouest : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation et un trottoir de chaque côté.
- Une voie collectrice se situe dans l'ensemble :
 - L'avenue Laval : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales orthogonales possédant une largeur d'environ 15 m. La plupart de ces rues ont deux voies de circulation et des stationnements sur rue de chaque côté.

ÎLOTS

- Les îlots de l'ensemble ont une forme homogène. Ils sont rectangulaires et orientés selon l'axe nord-sud.
- Ils possèdent une longueur approximative de 255 m et une largeur de 58 m.
- Ces îlots sont composés d'environ une trentaine ou une quarantaine de parcelles.

PARCELLAIRE

- L'ensemble présente un découpage parcellaire plutôt. Les parcelles plus communes sont de forme rectangulaire et sont principalement orientées dans l'axe est-ouest.
- La dimension typique de ces parcelles résidentielles varie, mais plusieurs d'entre elles possèdent des dimensions approximatives de 35 m de profondeur sur 14 m de largeur.

ESPACES CONSTRuits/NON CONSTRuits

- Le grain du bâti est fin et irrégulier.
- L'alignement des bâtiments est plutôt irrégulier.



LDR 02



P. 548

CADRE BÂTI

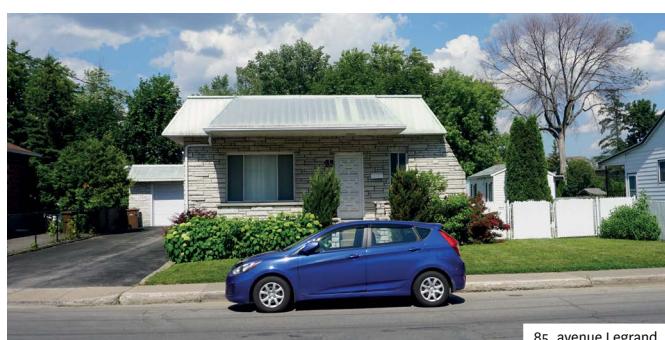
TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est très hétérogène dans sa forme, mais plutôt homogène dans sa fonction. On y retrouve principalement des bâtiments de type.
- À travers cette diversité architecturale, héritée d'un développement à la pièce et associée à de l'autoconstruction, on constate deux types résidentiels ayant une récurrence plus élevée, soit le duplex moderne et le *walk-up*. Différents types de bungalows sont aussi présents (voir catalogue des types architecturaux).



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Maison *boomtown*, 146-148 avenue Laval (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 17-19, avenue Legrand (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain de 2 étages, 20, avenue du Pacifique (patrimoine traditionnel)
- Maison cubique d'un étage, 26, avenue du Pacifique (patrimoine traditionnel)
- Maison arts & crafts, 59, avenue du Pacifique (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 13, avenue du Parc (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain avec pignon en façade, 25, avenue du Parc (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 38-40, avenue du Parc (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 295, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 325, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 331-331A, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

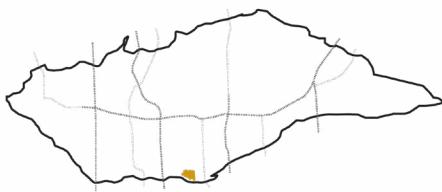
- Il se dégage une ambiance paisible associée au caractère plus résidentiel et marquée par la diversité et les variations des styles architecturaux:
 - La végétation y est mature;
 - La rivière des Prairies est un point de repère visuel, à l'extrémité sud de l'ensemble;
 - Des trottoirs sont présents de chaque côté des rues;
 - Les fils électriques sont camouflés par les grands arbres en cour avant;
 - Il y a du stationnement sur rue.



RECOMMANDATIONS

- Encadrer les axes traversants. De part et d'autre de la voie ferrée, les axes traversants est-ouest bénéficieraient d'un meilleur encadrement de la rue, ce qui contribuerait à créer un milieu de vie à l'échelle plus humaine. Par exemple, les têtes d'îlots pourraient recevoir des adresses principales, comme un peu plus à l'ouest sur le boulevard Cartier. Cela contribue à augmenter le sentiment de sécurité des personnes pratiquant des modes de transports actifs.
- Mettre sur pied une stratégie règlementaire prévoyant un minimum de superficie végétalisée en cours avant et la plantation d'arbres pour assurer le maintien du couvert végétal du secteur, présentement en perte d'intensité. La présence d'arbres matures à l'intérieur du secteur témoigne de l'ancienneté de son développement. Cependant, leur répartition est de plus en plus irrégulière et la plupart des constructions plus récentes semblent prioriser l'aménagement de cours avant minéralisées plutôt que végétalisées.

ENSEMBLE CONVENTUEL DE LAVAL-DES-RAPIDES



CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

La tranquillité et l'accès à de grands terrains amènent des communautés religieuses à s'implanter en bordure de la rivière des Prairies. Ce phénomène s'inscrit dans une logique d'appropriation esthétique des paysages qu'offre la rivière.

La configuration de cet ensemble est le résultat d'une série de transactions entre communautés religieuses. En 1890, le Séminaire de Québec vend le moulin du Crochet à François Lavoie qui le revend à son tour en 1895 aux Sœurs de Notre-Dame-du-Bon-Pasteur-d'Angers. Il vend le moulin, le manoir et la ferme de 200 arpents, comprise à l'intérieur du lot 260. Plusieurs bâtiments et installations vont se succéder sur ce terrain.

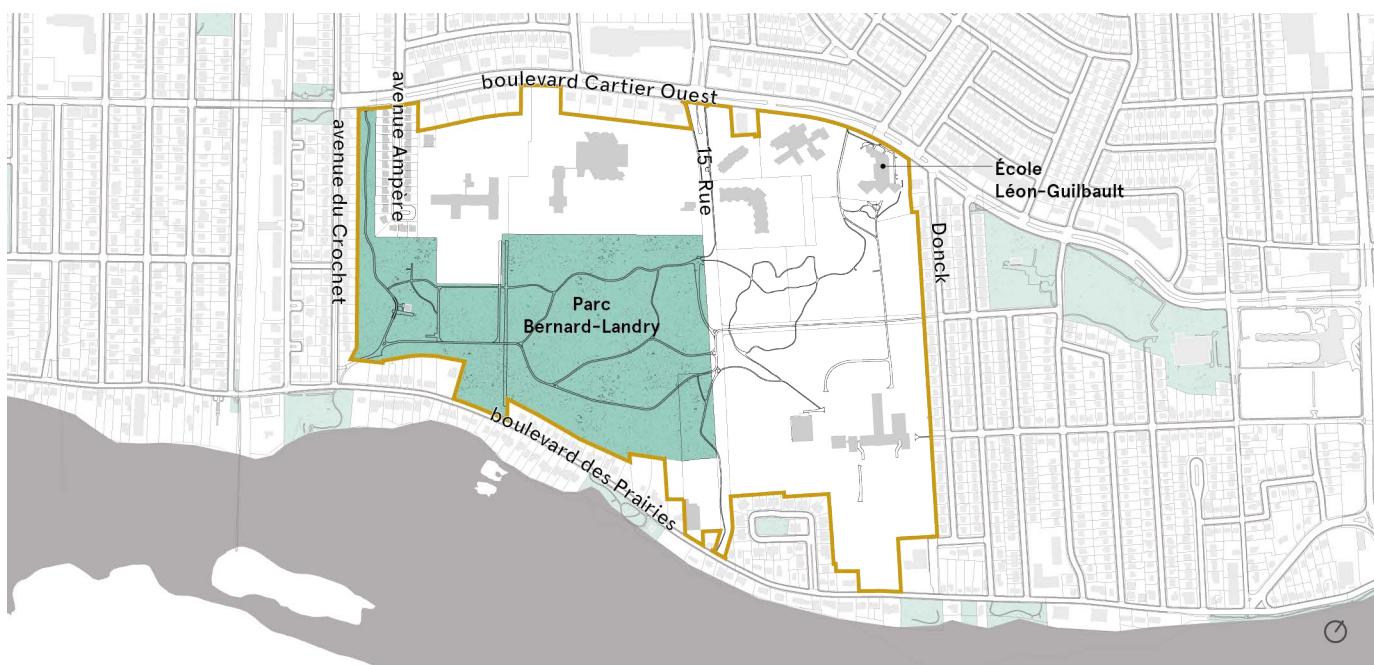
Puis, en 1913, les Frères des écoles chrétiennes achètent une terre limitrophe à celle des Sœurs du Bon-Pasteur aux héritiers du médecin, patriote et ancien maire de Montréal Wolfred Nelson. Cette propriété compte également des terres agricoles, des vergers, des parcs, un poulailler, un garage, un atelier, une serre et une résidence. Les Frères entreprennent ensuite la construction d'une institution d'enseignement et de formation, le Mont-de-La Salle, qui ouvre ses portes en 1917.

FACTEURS D'INFLUENCE

- Attractivité et valorisation des composantes hydrographiques en raison de leur potentiel paysager et récréatif menant à l'occupation ou à la densification du territoire
- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement

Sur la propriété voisine, les Sœurs du Bon-Pasteur construisent en 1930 la maison Sainte-Domitille et la maison Notre-Dame-de-Laval. Au même moment, sur la rive montréalaise, du côté du quartier de Bordeaux, l'hôpital Notre-Dame-de-la-Merci, pris en charge par les Frères hospitaliers de Saint-Jean-de-Dieu, est construit en 1931.

En 1964, les Frères des écoles chrétiennes et les Sœurs du Bon-Pasteur lotissent la partie de leur terrain respectif située entre les boulevards actuels Cartier et du Souvenir au promoteur Entreprises Victorin pour en faire un développement domiciliaire (LDR_09). Puis, dans les années 1960, 1980 et 1990, des portions de terrains des communautés situées tout juste au sud du boulevard Cartier sont vendues pour faire place à de nouvelles constructions institutionnelles (école Léon-Guilbault [1966], CLSC du Marigot [1980], etc.) ou résidentielles qui vont changer passablement le visage et le paysage des terrains des institutions le long du boulevard Cartier (perte de vues, perte de végétation, etc.).



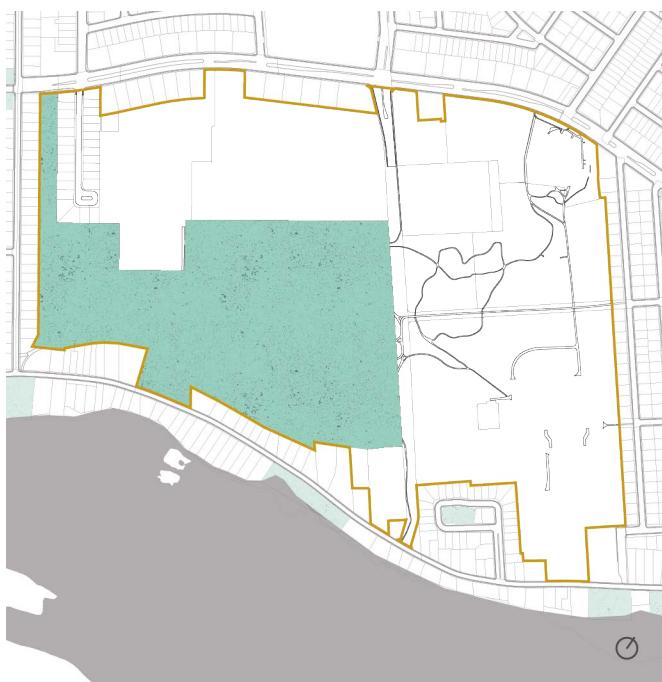
TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Cet ensemble est un vaste espace végétalisé ponctué de grands établissements et ne possède pas de trame viaire ou de réseau de voies de circulation typique.
- Un grand réseau de chemins piétons permet de traverser l'ensemble dans l'axe nord-sud, à travers le parc des Prairies.

ÎLOTS

- Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités clairement par des voies de circulation. En fait, l'ensemble entier s'insère dans un vaste îlot végétalisé. Ce type d'aménagement est typiquement associé au développement des ensembles religieux, comme c'est le cas ici.



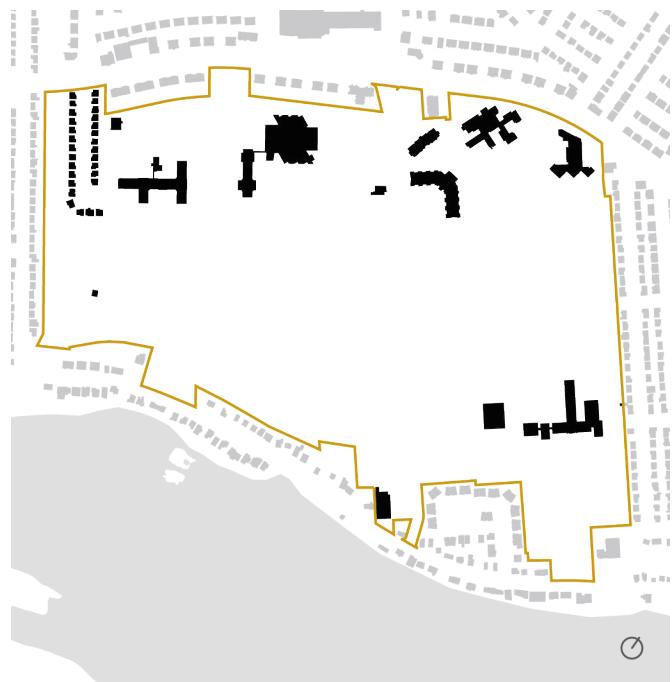
LDR 03

PARCELLAIRE

- L'ensemble présente un découpage parcellaire unique. Il répond davantage à l'implantation de grands bâtiments et équipements associés aux ensembles religieux qu'à une logique d'îlot ou de trame urbaine.
- Les parcelles sont de forme et de taille irrégulières. L'orientation des parcelles plus anciennes semble être réfléchie pour maximiser la relation à la rivière, tandis que les parcelles plus récentes sont plutôt en relation avec le boulevard Cartier.

ESPACES CONSTRuits/NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est irrégulier et de grande taille.
- La grande proportion d'espaces non construits témoigne de cette logique d'implantation où de grands bâtiments institutionnels sont implantés dans un environnement naturel et ouvert.



P. 554

CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- La typologie architecturale dominante est celle de l'immeuble institutionnel (voir catalogue des types architecturaux).



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- École primaire Léon-Guilbault (édifice 1), 133, boulevard Cartier Ouest (patrimoine institutionnel moderne)
- Ancien atelier Saint-Joseph, 304, boulevard Cartier Ouest (patrimoine religieux traditionnel)
- Centre Cartier du Centre jeunesse de Laval, 306, boulevard Cartier Ouest (patrimoine moderne)
- Ancienne maison Sainte-Domitille des Sœurs de Notre-Dame-du-Bon-Pasteur-d'Angers, 308, boulevard Cartier Ouest (patrimoine religieux traditionnel)
- Bâtiment du Centre jeunesse de Laval, 308A, boulevard Cartier Ouest (patrimoine moderne)
- Centre Notre-Dame-de-Laval, 310, boulevard Cartier Ouest (patrimoine religieux traditionnel)
- École secondaire Mont-de-La Salle, 125, boulevard des Prairies (patrimoine religieux traditionnel)
- Centre sportif Josée-Faucher, 125, boulevard des Prairies (patrimoine moderne)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- L'ambiance de cet ensemble se définit par un paysage ouvert, une végétation abondante, surtout à l'intérieur du parc Bernard-Landry, et la proximité de la rivière.
- La présence de nombreuses institutions confère également un caractère plus formel et monumental à certains lieux.



parc Bernard-Landry

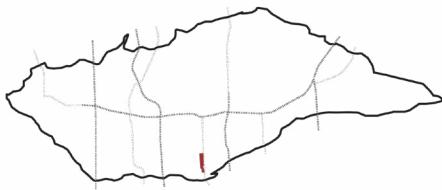


boulevard Cartier Ouest

RECOMMANDATIONS

- Documenter l'ensemble et mettre en place une stratégie de protection et de mise en valeur. Plusieurs sites institutionnels situés à l'intérieur de l'ensemble possèdent un intérêt patrimonial. Cet ensemble institutionnel devrait faire l'objet d'une stratégie de protection et de mise en valeur débutant par une documentation approfondie de son histoire et de ses qualités architecturale et paysagère.
- Entretenir et maintenir le couvert végétal. Le parc Bernard-Landry et sa végétation offrent un espace vert de qualité hérité des institutions qui occupent le site depuis la fin du 19^e siècle. L'entretien et le maintien du couvert végétal doivent être une priorité dans le cadre d'une stratégie de mise en valeur du site.
- Amorcer une réflexion sur la programmation du parc, ce qui permettrait d'optimiser sa fréquentation tout en conservant son caractère principalement marqué par l'usage contemplatif qu'en font les usagers qui le fréquentent.

LAVAL-DES-RAPIDES EST



FACTEURS D'INFLUENCE

- Développement structuré autour d'une trame de rue orthogonale influencée par un patron d'urbanisation du début du 20^e siècle
- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire.
- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cette partie de la ville de Laval-des-Rapides se développe d'est en ouest suivant la trame orthogonale mise en place dans la municipalité de Pont-Viau à l'est du boulevard des Laurentides. La vocation résidentielle de la ville de Laval-des-Rapides atteint son apogée dans la période 1950-1960 avec le développement de cet ensemble.

S'inscrivant dans le prolongement du développement de la rue Saint-Luc, qui s'amorce dès le milieu des années 1940 à la suite de la subdivision de la terre de Rosario Goineau, un marchand de bois et de matériaux de construction, Joseph Labelle abandonne progressivement ses activités agricoles et entreprend à son tour de lotir ses terres. Cet important propriétaire foncier et agriculteur détenait alors les lots 285, 287, et 288.

Labelle lotit entre 1949 et 1951 les lots 287 et 288 et cède à la municipalité les terrains requis pour l'ouverture de l'avenue Quintal. Avec ses fils, qui acquièrent en 1949 le lot 286-1, il cède en 1953 les terrains situés sur les lots 285 et 286-1 qui forment l'avenue de l'Étoile. Puis, en 1954, les fils Labelle achètent de leur père une partie non subdivisée du lot 285 (lot 285-1) comprise entre la rue Tourangeau et le boulevard de la Concorde.

Entre 1954 et 1955, l'entreprise Pro-Lab Construction construit le projet domiciliaire nommé «Les Habitations Labelle», composé de 36 maisons unifamiliales sur les avenues Quintal, de l'Étoile et Bazin, entre le boulevard de la Concorde Ouest au nord et la rue Tourangeau Ouest au sud.

Le développement au sud de la rue Tourangeau Ouest se fait à la même période que la partie plus au nord et se complète à la fin des années 1950. À noter cependant que dans ce secteur, la montée Major et la rue Derome présentent certains éléments bâtis associés à l'ensemble tête de pont du pont Viau (POV_01).



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Une artère se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard Concorde Ouest : emprise d'environ 27 m, quatre voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté.
- Une collectrice se situe dans l'ensemble :
 - La rue Meunier Ouest : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue du côté sud, une piste cyclable bidirectionnelle du côté nord et un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire de l'ensemble est un réseau local orthogonal. Les rues dans l'axe nord-sud ont une largeur d'environ 15 m tandis que celles dans l'axe est-ouest ont une largeur d'environ 12 m.

ÎLOTS

- Les îlots de cet ensemble sont de forme homogène et régulière. Ils sont orientés selon l'axe nord-sud.
- Les îlots rectangulaires ont une longueur d'environ 220 m ainsi qu'une largeur d'environ 56 m.
- Les îlots comprennent une vingtaine ou une trentaine de parcelles implantées dans un axe est-ouest, disposées dos à dos.
- Certains îlots possèdent des parcelles en tête d'îlot implantées selon une orientation nord-sud.

PARCELLAIRE

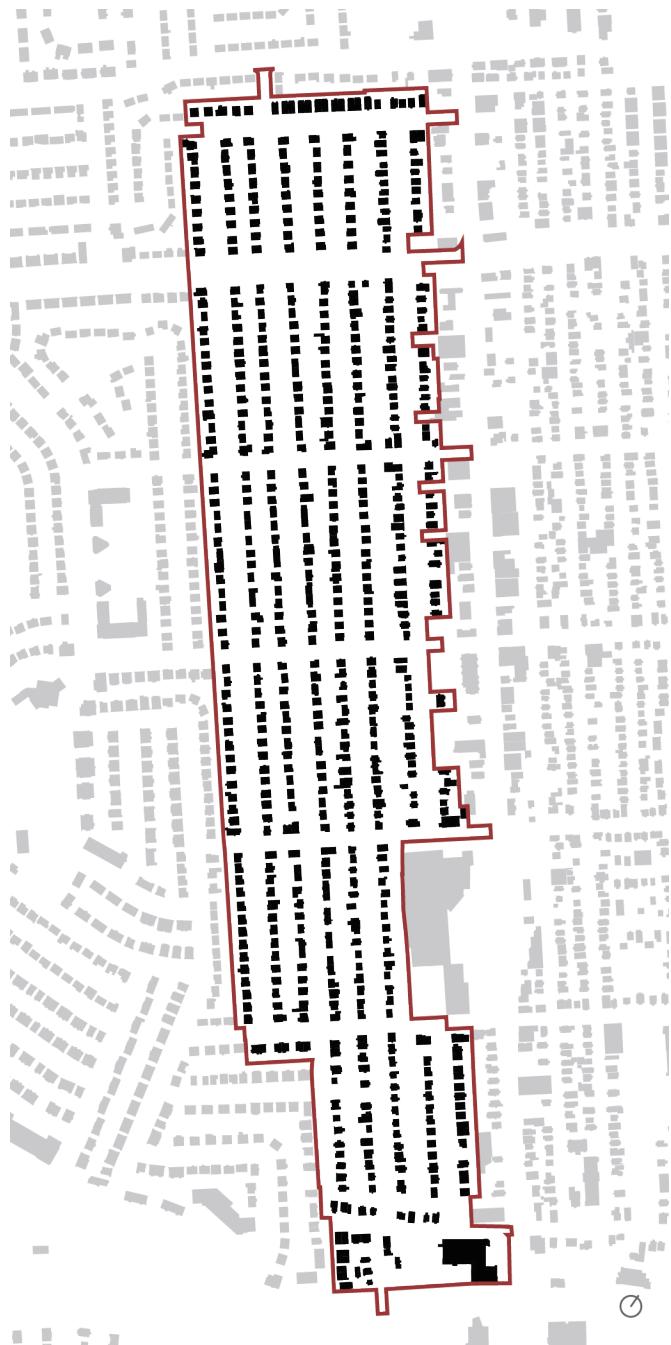
- Le découpage parcellaire de l'ensemble est homogène en termes de formes et d'implantation. Les parcelles sont de forme rectangulaire orientées selon l'axe est-ouest.
- Les parcelles de cet ensemble possèdent une profondeur approximative de 30 m et une largeur d'environ 15 m.
- Les quelques parcelles situées en tête d'îlot sont souvent orientées perpendiculairement aux parcelles voisines.



TISSU URBAIN

ESPACES CONSTRuits/NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est fin et très régulier.
- L'alignement des bâtiments est régulier et répétitif.



CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le bâti est homogène et comprend presque uniquement des bâtiments résidentiels.
- Les types dominants sont le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière parallèle ou perpendiculaire à la rue) et le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière parallèle ou perpendiculaire à la rue) (voir catalogue des types architecturaux).



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

› L'ambiance paisible est celle des premières banlieues avec des bungalows de petite taille implantés dans une trame orthogonale et possédant une marge avant appréciable. L'ambiance est influencée par le rythme architectural provenant de la répétition des bungalows sur chaque rue de l'ensemble. Il faut un regard attentif pour remarquer les nuances stylistiques entre certains bâtiments.

- › Présence de quelques arbres mature en cour avant.
- › Des trottoirs se trouvent de chaque côté des petites rues résidentielles.



avenue Quintal

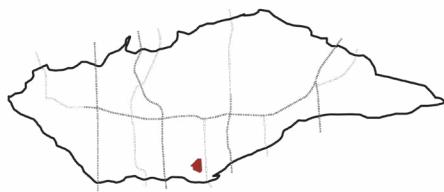


avenue de l'Étoile

RECOMMANDATIONS

- Documenter et mettre en valeur certains secteurs. Un développement s'échelonnant sur une courte période, le parcellaire régulier, la trame viaire orthogonale et la répétition stylistique du cadre bâti confère à cet ensemble une homogénéité plutôt forte. Bien que la cadre bâti possède très peu de valeur du point de vue architectural, l'ensemble demeure cependant un témoin intéressant du développement résidentiel unifamilial pavillonnaire d'après-guerre. Certains secteurs de l'ensemble mériteraient donc une attention particulière en vue d'être davantage documentés et mis en valeur.
- Établir des paramètres pour les nouvelles constructions. Pour ce qui est des nouvelles constructions résidentielles, certains paramètres sur le plan de l'implantation, du gabarit et de la distance à la rue devraient être respectés de manière à s'intégrer harmonieusement au tissu déjà en place. Certains paramètres du point de vue architectural devraient être également établis après un travail de documentation plus poussé, de manière à créer une continuité contemporaine avec les bâtiments existants, sans pour autant créer une cassure.
- Mettre en place une stratégie de plantation, d'entretien et de maintien de la canopée. La répartition irrégulière des arbres matures en cours avant (majoritairement situés dans l'emprise publique) devrait faire l'objet d'une stratégie d'entretien et de maintien de la canopée. De plus, afin de contribuer au caractère homogène, une stratégie de plantation pourrait être menée par la Ville à l'intérieur de l'emprise publique sur chacune des cours avant.

SAINT-CLAUDE



FACTEURS D'INFLUENCE

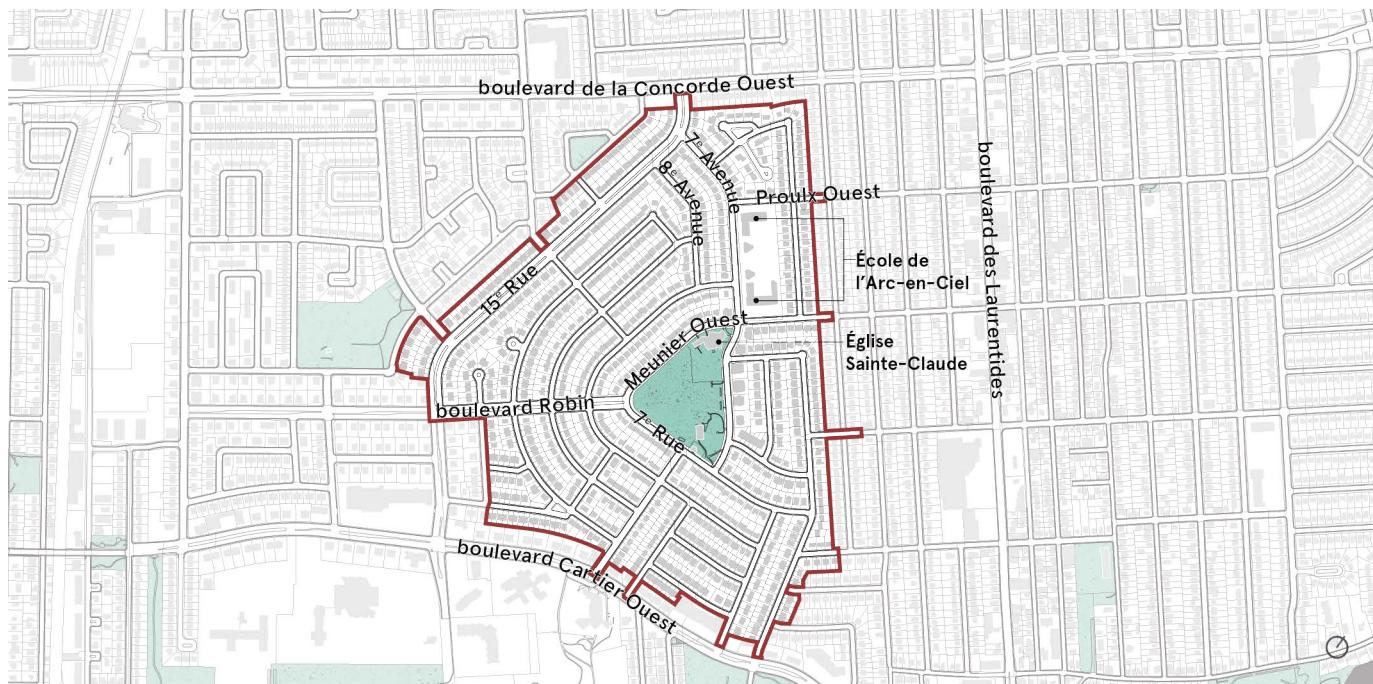
- Développement domiciliaire structuré autour d'un parc de quartier et d'un noyau civique, paroissial et commercial inspiré du concept d'unité de voisinage
- Contraintes naturelles influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Développement mené par un promoteur unique ou une planification d'ensemble menant à une homogénéité architecturale

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

L'ensemble Saint-Claude est un secteur développé entre 1955 et 1967 par les *Entreprises Pollack/Pollack-Bros Realties*. Son développement s'est effectué de l'est vers l'ouest suivant un plan d'ensemble préétabli.

Il s'agit d'un exemple représentatif d'un développement de type «unité de voisinage» de l'après-guerre, inspiré du mouvement cité-jardin développé par Clarence Perry, où l'on retrouve un cœur institutionnel, commercial et civique ceinturé d'unités résidentielles aux typologies et densités plutôt homogènes. L'église Sainte-Claude (1964-1965), l'école de l'Arc-en-Ciel (1960), le centre commercial de proximité (1965), ainsi que le parc et la piscine communautaire aménagés durant la même période témoignent de cette volonté de concentrer les espaces dédiés à la vie sociale et communautaire au centre de l'ensemble.

En plus de reprendre le principe concentrique inspiré des cités-jardins, notons que la forme particulière de l'ensemble semble être liée à la présence ancienne du ruisseau le Marigot. Ce ruisseau, qui coulait au sud du secteur, a probablement aussi influencé le tracé sinueux du boulevard Cartier, et donc le tracé des autres voies de circulation qui structurent et composent aujourd'hui l'ensemble.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Quatre collectrices se situent dans l'ensemble :
 - La 15^e Rue : emprise d'environ 30 m, deux voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
 - Le boulevard Robin : emprise d'environ 30 m, deux voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
 - La rue Meunier : emprise d'environ 15 m, deux voies de néoéclectique circulation, des stationnements sur rue du côté sud, une piste cyclable bidirectionnelle du côté nord et un trottoir de chaque côté;
 - La 7^e Avenue : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire est un réseau local curviligne et concentrique possédant une largeur d'environ 12 m.
- Mentionnons que la plupart des rues du réseau local qui rejoignent les voies structurantes sont orientées vers le cœur institutionnel et commercial de cet ensemble.

ÎLOTS

- En raison du réseau viaire curviligne, les îlots de l'ensemble sont de taille et de forme irrégulières.
- Les îlots possèdent une profondeur approximative de 60 m, mais sont de longueur variable.



LDR 05

- Les îlots comprennent généralement entre 10 et 40 lots, disposés dos à dos (en grappe), n'offrant pas de perméabilité.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est homogène.
- La dimension typique des parcelles résidentielles est d'environ 15 m de largeur sur 30 m de profondeur.
- Les parcelles aux dimensions et formes atypiques de cet ensemble sont notamment celles liées à des usages non résidentiels (parcs, écoles, églises, commerces, etc.), que l'on retrouve principalement au centre de l'ensemble.
- Les parcelles situées en tête d'îlot sont souvent orientées perpendiculairement à celles voisines.
- Les lots de coin sont de plus grande dimension lorsque les courbes des rues sont plus prononcées.

ESPACES CONSTRuits/NON CONSTRuits

- De façon générale, le grain du bâti est fin et régulier.
- L'alignement des bâtiments est régulier et répétitif.
- Les grands espaces non construits de cet ensemble correspondent à des espaces verts (parc, cour d'école, terre-plein, etc.).



P. 566

CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est plutôt homogène. On y trouve principalement des bâtiments de typologie résidentielle.
- Deux types résidentiels sont dominants à l'intérieur de cet ensemble, soit le bungalow à toit à deux versants (avec ligne faîtière perpendiculaire à la rue et possédant souvent une allée véhiculaire en dépression menant à un garage) et le plex moderne jumelé (possédant souvent un troisième logement) (voir catalogue des types architecturaux).



55, rue Proulx Ouest

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- École de l'Arc-en-Ciel (pavillons 1 et 2), 51, rue Meunier Est et 50, rue Proulx Ouest (patrimoine institutionnel moderne)
- Église et presbytère Saint-Claude, 80, rue Meunier Ouest (patrimoine religieux moderne)
- Pavillon de la piscine du parc Saint-Claude, 99, 7^e Rue (patrimoine institutionnel moderne)



464, 8^e avenue



59, rue Proulx Ouest



58, rue Meunier Ouest



Annexe de l'école Arc-en-Ciel, 225 B, 8^e Avenue



Pavillon de la piscine du parc Saint-Claude, 99, 7^e Rue

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

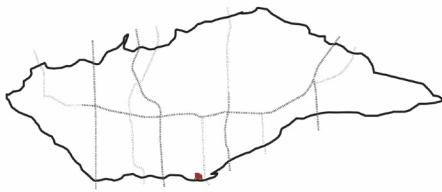
- L'ensemble dégage une ambiance calme et paisible, généralement associée à son caractère résidentiel.
- La canopée composée d'arbres souvent matures et la présence de végétation arbustive sur la plupart des terrains en façade des bâtiments participent à cette ambiance.
- Le clocher de l'église Saint-Claude agit comme élément repère à l'intérieur de l'ensemble caractérisé par un cadre bâti plutôt homogène et de faible hauteur (moins de 3 étages).
- Un petit trottoir se trouve de chaque côté des rues.
- La plupart des résidences possèdent un stationnement en façade.



RECOMMANDATIONS

- Mettre en valeur la trame urbaine curviligne et la configuration de l'ensemble inspiré des modèles de développement d'unité de voisinage. Celle-ci présente un cœur civique et commercial ceinturé par une zone résidentielle, des éléments typiques et identitaires du secteur, et mérite d'être conservée et mise en valeur.
- Établir une stratégie de maintien et d'entretien du couvert végétal. La présence d'un couvert végétal important et mature participe à la création d'une ambiance de quiétude du secteur. Une stratégie de maintien et d'entretien du couvert végétal sur le domaine public doit être mise en place afin d'assurer la pérennité de cette caractéristique.
- Mettre en place une stratégie d'encadrement règlementaire du cadre bâti. L'homogénéité du cadre bâti, autant dans sa typologie que dans son implantation, participe à l'identité du secteur. Une stratégie d'encadrement règlementaire permettant l'évolution de celui-ci tout en maintenant ses principales caractéristiques serait à privilégier.
- Renforcer les espaces publics et de rassemblement situés au cœur de l'ensemble, afin d'assurer le maintien de leur attractivité et leur appropriation par les citoyens.
- Mettre en place une stratégie de revitalisation des espaces commerciaux situés au cœur de l'ensemble, qui sont en perte de vitalité, afin d'y maintenir cette fonction.
- Mener une réflexion sur les possibilités de densification. En raison de l'abondance d'espaces non construits, cet ensemble pourrait faire l'objet de projets de densification douce. Une réflexion sur les principes d'intégration des initiatives de densification devrait être menée afin de conserver le caractère homogène et l'ambiance de l'ensemble.

NOTRE-DAME-DE-PONTMAIN



CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble, principalement résidentiel, se développe plutôt lentement à partir des années 1940. Son déploiement se fait de l'est vers l'ouest dans l'axe de la rue Labelle et en continuité avec l'ensemble POV_01. Au tournant des années 1950, son développement s'accélère et ce dernier est entièrement loti et construit à la fin des années 1950.

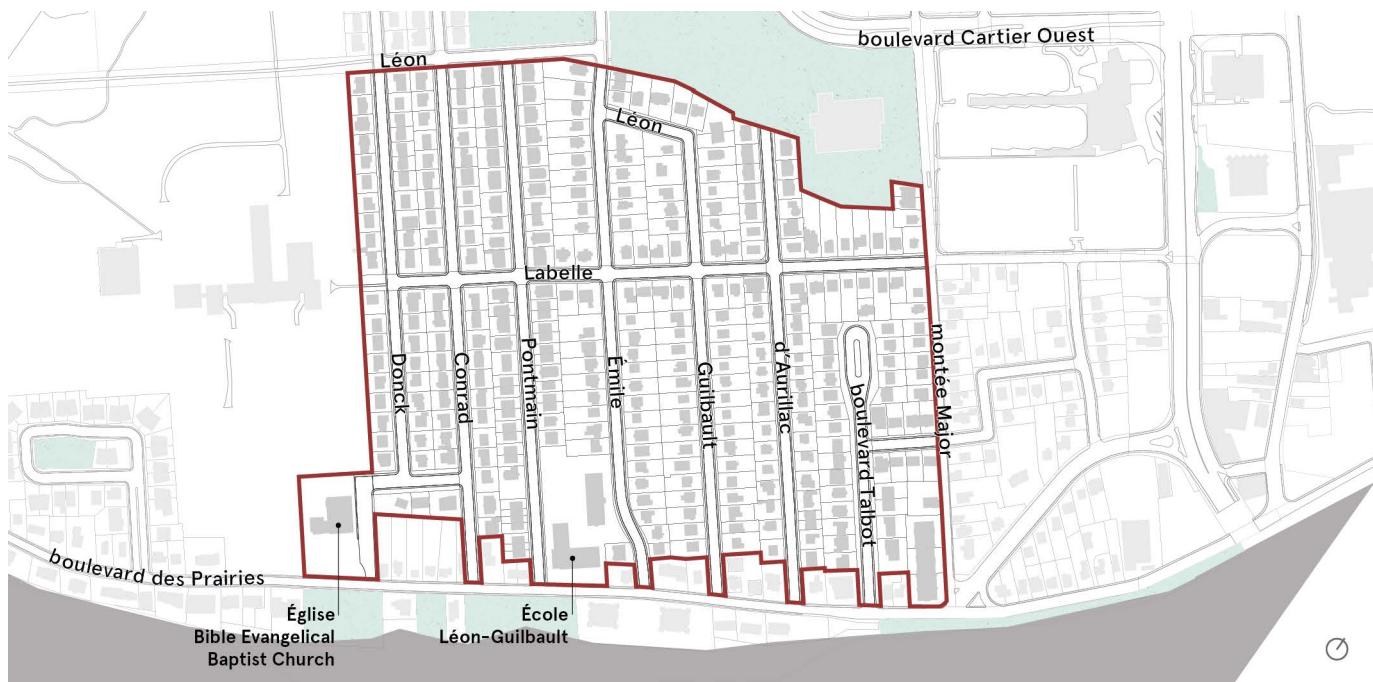
L'abandon des activités agricoles au profit de lotissement résidentiel se fait timidement au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale sous l'impulsion de quelques acteurs locaux. Les premiers lotisseurs ne forment pas un groupe homogène. On y retrouve des marchands, des notables, des agriculteurs, etc. Le plus important d'entre eux est Léon Guilbault, un agriculteur retraité ayant occupé les postes de président de la commission scolaire et d'échevin. Il possède des terres qu'il subdivise entre 1946 et 1951. Il donne alors à la municipalité les terrains nécessaires pour l'ouverture et le prolongement des rues Émile, Guilbault, d'Aurillac et Labelle.

FACTEURS D'INFLUENCE

- Contraintes naturelles influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Développement domiciliaire structuré autour d'un parc de quartier et d'un noyau civique, paroissial et commercial inspiré du concept d'unité de voisinage
- Développement structuré autour d'une trame de rue orthogonale influencé par un patron d'urbanisation du début du 20^e siècle

Les rues plus à l'ouest, dont de Pontmain, Conrad et Donck, se développent dans un deuxième temps. Suivant l'accroissement de population permis par ces nouveaux lotissements, la paroisse de Notre-Dame-de-Pontmain est fondée en 1954 par détachement des paroisses Saint-Christophe, à l'est, et Notre-Dame-du-Bon-Pasteur à l'ouest. Un noyau institutionnel composé de l'école Léon-Guilbault (1956) et de l'église Notre-Dame-de-Pontmain (1958) est construit peu après en bordure du boulevard des Prairies.

Enfin, en 1959, la succession de Conrad Labelle, un second promoteur important de cet ensemble, complète la subdivision de ses terrains, et par conséquent de l'ensemble. Elle cède à la municipalité les terrains nécessaires pour le prolongement vers le nord des rues Donck et Conrad développées à la fin des années 1950 et au début des années 1960 suivant le travail de remblai effectué sur le ruisseau le Marigot et son emprise (LDR_03).



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- La trame viaire est composée d'un réseau de rues locales ayant une emprise d'environ 12 m et des trottoirs de chaque côté.
- La trame viaire a été influencée par l'ancien ruisseau le Marigot. Comme le ruisseau empêchait de poursuivre la trame viaire entre le nord et le sud du boulevard Cartier Ouest, seule la rue Émile permet de le traverser et de se rendre de l'autre côté du boulevard.

ÎLOTS

- La forme des îlots de cet ensemble est plutôt hétérogène, notamment en raison de l'influence de l'ancien ruisseau le Marigot. Les îlots sont pour la plupart rectangulaires et orientés dans l'axe nord-sud.
- De taille plutôt irrégulière, les îlots les plus communs, situés au sud de la rue Labelle, mesurent approximativement 300 m de longueur, mais sont de largeurs variables.
- Le nombre de parcelles varie grandement d'un îlot à l'autre, compte tenu de l'irrégularité de leur taille et de leur forme.
- Les îlots comprennent généralement entre 20 et 35 lots, disposés dos à dos (en grappe), n'offrant pas de perméabilité.
- L'îlot de la terrasse du boulevard Talbot, situé à l'est de l'ensemble, présente une organisation différente en raison de la présence d'un cul-de-sac.



LDR 06

PARCELLAIRE

- L'ensemble présente un découpage parcellaire plutôt hétérogène et irrégulier. La forme et la dimension des parcelles sont très variables. La plupart des parcelles sont orientées selon l'axe est-ouest. Par contre, certaines parcelles en tête d'îlot sont orientées dans l'axe nord-sud, notamment autour de la rue Labelle, à l'est de la rue Émile.
- La plus grande taille des parcelles situées près du boulevard des Prairies s'explique par la présence de différentes institutions telles que l'école Léon-Guilbault et l'église Bible Evangelical Baptist Church, autrefois l'église de Notre-Dame-de-Pontmain.

ESPACES CONSTRuits / NON CONSTRUITS

- La portion ouest de l'ensemble révèle une plus grande homogénéité et une régularité dans son grain bâti, plutôt fin.
- Les bâtiments dans cette section sont alignés sur le même axe, tandis qu'à l'est, les marges avant entre la façade et la rue varient beaucoup créant ainsi un effet d'irrégularité dans l'encadrement de la rue.



P. 572

CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est plutôt homogène. On y retrouve principalement des bâtiments de typologie résidentielle.
- Le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière parallèle à la rue) et le plex moderne isolé sont les types architecturaux dominants de l'ensemble (voir catalogue des types architecturaux).
- Une concentration de duplex et de *walk-up* est aussi observable sur la rue Pontmain et sur la section nord de la rue Conrad.



82, rue Conrad

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- École primaire Léon-Guilbault (édifice 2), 14, rue Émile (patrimoine institutionnel moderne)
- École primaire Léon-Guilbault (édifice 3), 14, rue Émile (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison traditionnelle québécoise, 16, montée Major (patrimoine traditionnel)
- Ancienne église et presbytère Notre-Dame-de-Pontmain, 123, boulevard des Prairies (patrimoine religieux moderne)



82, rue Conrad



50, rue Guilbault



91, rue Émile



8, rue Guilbault



123, boulevard des Prairies

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- L'ambiance est calme et paisible, notamment en raison de la dominance du caractère résidentiel de cet ensemble composé essentiellement de maisons unifamiliales et l'absence de voie de circulation structurante.
 - La végétation y est mature. Les grands arbres en cour avant comme en cour arrière, en domaine privé ou public, agrémentent le paysage.
 - Un trottoir d'environ 1,5 m se trouve de chaque côté des rues.
- La plupart des résidences possèdent un stationnement en façade et on constate plusieurs voitures stationnées sur rue, probablement à cause de la proximité du terminus Cartier.
 - Il est possible d'apercevoir la rivière des Prairies au bout de certaines rues (rue d'Aurillac, rue de Pontmain, rue Donck, boulevard Talbot).



rue d'Aurillac

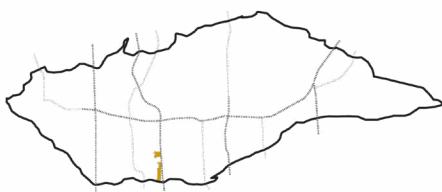


rue Labelle

RECOMMANDATIONS

- Maintenir les percées visuelles vers la rivière des Prairies en effectuant des travaux d'entretien horticoles à l'intérieur des parcs publics situés en bordure de rivière, au bout du boulevard Talbot et des rues de Pontmain, Conrad et Donck.
- Mettre en place une stratégie de végétalisation des cours avant afin d'améliorer l'ambiance résidentielle du secteur et d'atténuer l'impact visuel des fils électriques.
- Étudier la possibilité d'implanter un système de vignettes pour le stationnement sur rue afin de libérer le domaine public et d'atténuer les nuisances automobiles liées aux usagers du terminus Cartier, notamment dans la partie nord-est de l'ensemble.
- Améliorer et formaliser certains accès vers le terrain de l'école secondaire Mont-de-La Salle et le parc des Prairies.

INSTITUT ARMAND-FRAPPIER



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau de transport régional stimulant le développement de secteurs industriels

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble industriel s'est développé en trois principales phases réalisées durant la seconde moitié du 20^e siècle et le début du 21^e siècle, la dernière étant discontinue avec les deux précédentes.

Fondé en 1938 à l'Université de Montréal par le médecin Armand Frappier, l'Institut de microbiologie et d'hygiène de Montréal manque d'espace dès sa deuxième année d'existence, notamment en raison de sa volonté de construire une écurie d'hyperimmunisation. Pour ces raisons, et en prévision de son développement futur, les administrateurs de l'Institut procèdent à l'achat d'une ferme de Laval-des-Rapides correspondant aux lots 221, 222, 225 et 226 du cadastre de la municipalité de paroisse de Saint-Martin. Ces lots agricoles, scindés par le boulevard des Prairies, comprennent une maison datant de 1925 située entre la rivière des Prairies et le boulevard du même nom.

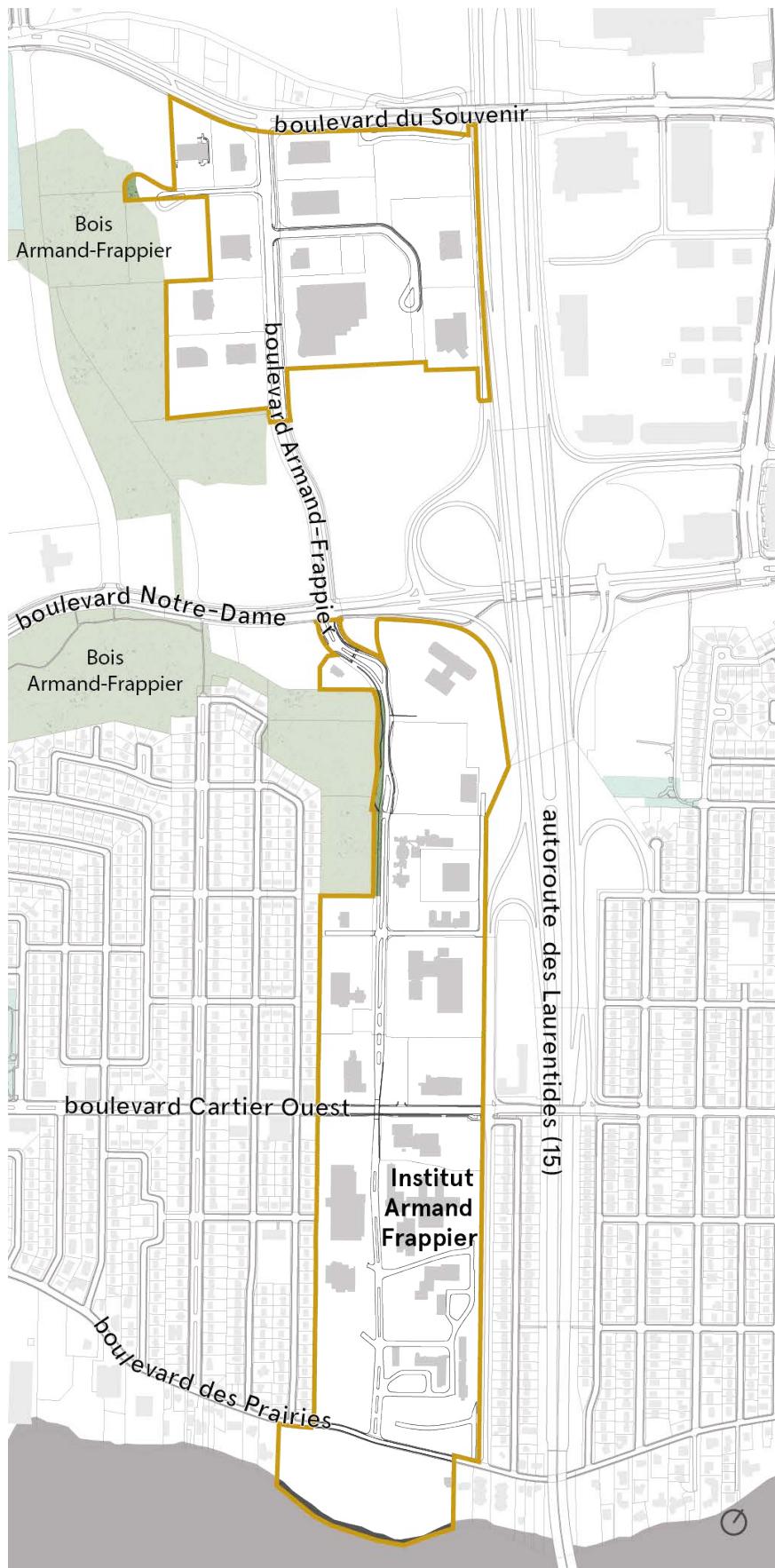
Les champs acquis permettent notamment la culture de légumes pour les élevages d'animaux de laboratoire devenus essentiels à la recherche, dont des centaines de moutons, des chevaux et des veaux, qui profitent eux aussi de bonnes conditions dans les pâturages. Ce campus, sur lequel s'élèvent déjà plusieurs bâtiments dans les années 1950, voit une partie de ses terrains expropriés en 1958 par la Ville de Laval-des-Rapides et par la corporation responsable de la construction de l'autoroute 15 dans sa partie est.

En 1962, son bail n'étant pas renouvelé à l'Université de Montréal, l'Institut décide de regrouper ses laboratoires et services à Laval-des-Rapides. Le gouvernement du Québec finance en partie la construction et l'installation de ses laboratoires, ce qui va contribuer à une nouvelle phase de développement du campus. Le déménagement définitif à Laval se fait en 1963. En 1975, l'Institut de microbiologie et d'hygiène devient l'Institut Armand-Frappier, qui au fil des années comptera plus de 24 bâtiments, dont plusieurs laboratoires de recherche, organisé comme un campus et doté d'aménagements paysagers soignés.

Au tournant des années 1990, l'Institut procède à une importante vente de terrains pour rééquilibrer sa situation financière. La vente est faite au profit du parc scientifique et de haute technologie de Laval, ce qui amorce une seconde

phase de développement industriel au nord du boulevard Cartier Ouest vers la fin des années 1990. Bien que proposant des bâtiments avec une architecture plus contemporaine que ceux plus au sud, cette nouvelle phase s'inscrit aussi dans le même esprit de campus qui caractérise la partie de l'Institut Armand-Frappier au sud du boulevard Cartier. Enfin, une troisième phase de développement, située au nord du boulevard Notre-Dame, est amorcée dans les années 1990 et 2000. Cette dernière est cependant discontinue avec le reste de l'ensemble en raison de la présence actuelle d'un boisé et ne se présente pas comme un campus contrairement aux deux phases plus anciennes et situées au sud. La troisième phase fait néanmoins partie de la même logique fonctionnelle de développement industriel et technologique que les deux phases plus anciennes.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Deux artères se situent dans l'ensemble :
 - Le boulevard Cartier Ouest : emprise d'environ 18 m, quatre voies de circulation et des trottoirs de chaque côté;
 - Le boulevard des Prairies : emprise d'environ 12 m, deux voies de circulation et des trottoirs de chaque côté.
- Une collectrice se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard Armand-Frappier : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation, un terre-plein planté et des trottoirs de pavés unis de chaque côté. Dans le tronçon situé dans le secteur nord de l'ensemble : emprise d'environ 25 m de large, quatre voies de circulation, une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la circulation automobile par un terre-plein planté.
- Le reste de la trame est composée d'un réseau local qui se déploie de façon orthogonale à partir du boulevard Armand-Frappier pour accéder aux différents édifices du complexe. Ces quelques rues et accès ont une emprise d'environ 10 m et ne possèdent pas de trottoirs.

ÎLOTS

- Cet ensemble est réparti dans quelques grands îlots hétérogènes qui se déploient le long de l'autoroute des Laurentides.
- Les premiers îlots à être développés par l'Institut sont orientés dans le même sens que les anciennes terres agricoles; l'îlot situé au nord du boulevard Notre-Dame a quant à lui été influencé par le positionnement de l'autoroute des Laurentides.



PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est hétérogène en termes de forme et d'orientation. Il semble répondre davantage à l'implantation de bâtiments spécialisés qu'à une logique d'optimisation cadastrale.
- Plusieurs grandes parcelles orientées selon l'axe nord-sud accueillent un certain nombre de bâtiments dispersés.
- La parcelle située en bordure de la rivière des Prairies est très ancienne et est associée au passé agricole du secteur.

ESPACES CONSTRuits/NON CONSTRuits

- L'ensemble présente un grain bâti de taille moyenne très hétérogène et disposé de façon irrégulière, notamment sur le plan de l'alignement.
- Les espaces non construits représentent une grande portion de l'ensemble; il s'agit principalement d'espaces gazonnés dégagés.



CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est composé de bâtiments associés au type institutionnel et industriel de différentes époques (voir catalogue des types architecturaux).
- La maison située près de la rivière des Prairies, où se trouve aujourd’hui le musée Armand-Frappier, est associée au passé agricole du secteur. Elle a été construite en 1925.



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Musée Armand-Frappier (maison cubique), 520, boulevard des Prairies (patrimoine traditionnel)
- Quelques bâtiments modernes d'intérêt du campus de l’Institut Armand-Frappier, dont le laboratoire de poliomyléite, 509-531, boulevard des Prairies (patrimoine institutionnel moderne)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

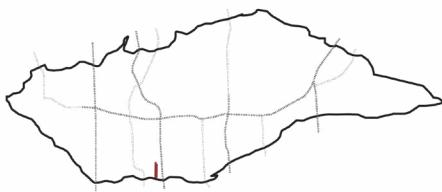
- La végétation est abondante et mature dans le secteur sud, autant sur les différents boulevards que sur le réseau local pour accéder aux différents édifices.
- La porte d'entrée, les aménagements paysagers, l'implantation et la disposition des différents bâtiments et pavillons ainsi que le type de réseaux de rues locales créent un sentiment d'intimité et une véritable ambiance de campus.
- Les points de repère visuels sont la rivière des Prairies, qui est visible depuis le boulevard des Prairies, le bois Chomedey ainsi que le boulevard Cartier Ouest.



RECOMMANDATIONS

- Mettre en valeur l'histoire de la parcelle située en bordure de la rivière des Prairies associée au passé agricole du secteur.
- Préserver l'ambiance de campus à travers une implantation pavillonnaire de bâtiments de moyen gabarit et bénéficiant d'un aménagement paysager de qualité.
- Mettre en place une stratégie d'entretien horticole pour assurer le renouvellement des espèces déjà à maturité, le maintien du caractère intime du lieu et le maintien de sa qualité paysagère.
- Créer des percées visuelles vers la rivière des Prairies en établissant une stratégie d'entretien horticole.

BOULEVARD DANIEL-JOHNSON



CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

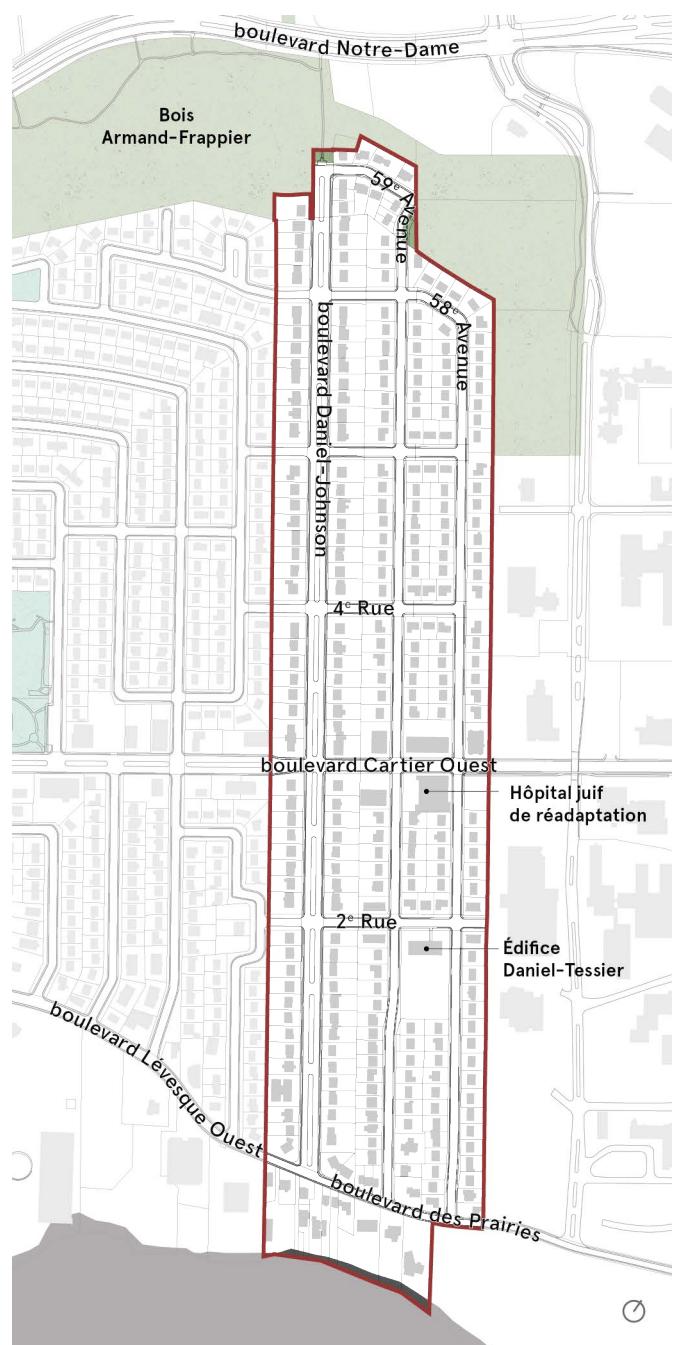
Cet ensemble principalement résidentiel est associé aux développements de type banlieue de la cité de Laval-des-Rapides au cours des années 1950.

À Laval-des-Rapides, le développement résidentiel est à la fois mené par de nombreux propriétaires de terres agricoles qui lotissent leurs propriétés et par l'intervention de grands promoteurs immobiliers (lotisseurs). Dans le cas de cet ensemble, deux des plus importantes compagnies de constructions de l'époque vont en orchestrer le développement, soit International Construction ainsi qu'Américal. Ces compagnies de développement adoptent souvent la même stratégie, soit l'acquisition d'anciennes terres agricoles, leur subdivision en plusieurs parcelles, puis la cession des terrains associés aux rues et autres espaces publics à la municipalité.

Entre 1953 et 1954, Américal transfert les terrains nécessaires à la Ville pour que soit construit le boulevard Daniel-Johnson. Ensuite, entre 1954 et 1956, c'est au tour d'International Construction de céder les terrains nécessaires pour la création des 58^e et 59^e avenues. Au cours des années 1950, ces deux compagnies construisent beaucoup et rapidement. Chaque année, International Construction édifie une centaine de maisons de type bungalow, d'abord sur la rue Brien (CHO_11) et, ensuite, sur les 58^e et 59^e avenues. Américal va quant à elle construire près de 200 maisons au total, aussi du type bungalow, sur le boulevard Daniel-Johnson et sur l'avenue de Galais (LDR_09). À ce rythme, le territoire de l'ensemble est pratiquement entièrement développé dès 1960. Parallèlement aux développements résidentiels, une petite centralité se forme près du boulevard Cartier Ouest, au coin de la 59^e Avenue où l'Hôpital juif de réadaptation s'installe (1958), ainsi qu'un modeste centre commercial linéaire (1985).

FACTEURS D'INFLUENCE

- Développement structuré autour d'une trame de rue orthogonale influencée par un patron d'urbanisation du début du 20^e siècle
- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire
- Développement mené par un promoteur unique ou une planification d'ensemble menant à une homogénéité architecturale



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Deux artères se situent dans l'ensemble :
 - Le boulevard Cartier Ouest : emprise d'environ 25 m, quatre voies de circulation séparées par un terre-plein planté et un trottoir de chaque côté;
 - Le boulevard des Prairies (chemin ancien) : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulations, une piste cyclable bidirectionnelle du côté sud et un trottoir de chaque côté.
- Une collectrice se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard Daniel-Johnson : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation divisées par un terre-plein gazonné et planté, des stationnements sur rue et un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire est composé d'un réseau de rues locales organisées selon une trame orthogonale. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 15 m de largeur, possédant deux voies, des stationnements sur rue ainsi qu'un trottoir de chaque côté.

ÎLOTS

- Les îlots sont plutôt homogènes en termes de forme et d'orientation, bien que leur taille varie quelque peu sur le plan de la longueur.
- Les îlots les plus fréquents sont de taille rectangulaire, ils sont orientés selon l'axe nord-sud et possèdent une largeur variant entre 55 m et 70 m ainsi qu'une longueur variant entre 160 m et 300 m.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt homogène.
- Les parcelles les plus fréquentes, autour des 58^e et 59^e avenues, sont de forme rectangulaire et leurs dimensions typiques sont d'environ 27 m de profondeur sur 18 m de largeur.
- Les parcelles les plus fréquentes, autour du boulevard Daniel-Johnson, sont de forme rectangulaire et leurs dimensions typiques sont d'environ 40 m de profondeur sur 18 m de largeur.
- Les parcelles de taille et de forme plus irrégulières, situées le long du boulevard Cartier Ouest, sont associées à des usages commerciaux.



TISSU URBAIN

ESPACES CONSTRuits/NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est fin et plutôt homogène.
- Le bâti ayant un plus gros gabarit se trouve le long du boulevard Cartier Ouest, où se situent les quelques habitations multifamiliales, les bâtiments commerciaux et institutionnels.
- L'espace non construit est principalement composé des cours avant et arrière des résidences unifamiliales.



CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est plutôt homogène. On y trouve majoritairement des bâtiments de type résidentiel, ainsi que quelques bâtiments de type commercial et institutionnel.
- Les types architecturaux dominants sont le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière perpendiculaire à la rue) ainsi que le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière parallèle à la rue) (voir catalogue des types architecturaux).



132, boulevard Daniel-Johnson



148, 59^e Avenue



556, 4^e Rue



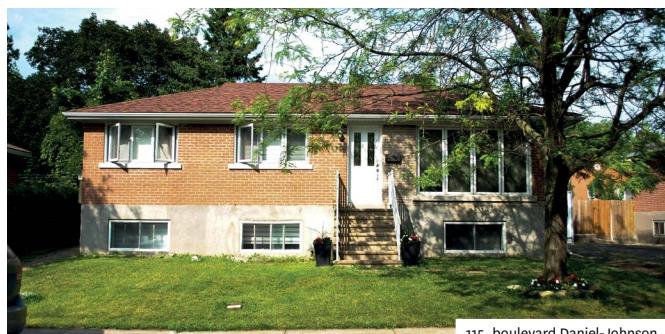
189, boulevard Daniel-Johnson

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Édifice Daniel-Tessier (poste de police de quartier 3), 560, 2^e Rue (ancienne école Saint-Norbert) (patrimoine institutionnel moderne)
- Hôpital juif de réadaptation, 560, boulevard Cartier Ouest (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison moderne, 558, boulevard des Prairies (patrimoine moderne)



156, 59^e Avenue



115, boulevard Daniel-Johnson



204, 59^e Avenue



558, boulevard des Prairies

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

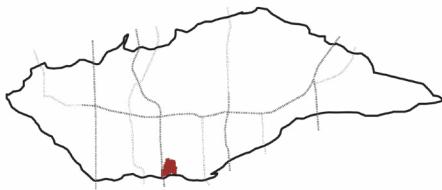
- La végétation est dominée par de grands arbres matures.
- Les points de repères visuels sont le boulevard Daniel-Johnson possédant un terre-plein planté et gazonné, le boulevard des Prairies ainsi que le boulevard Cartier Ouest.
- La plupart des rues possèdent des trottoirs de chaque côté.
- La répétition des mêmes types architecturaux crée un paysage homogène.



RECOMMANDATIONS

- Mettre en place une stratégie d'entretien horticole pour les arbres situés sur le terre-plein du boulevard Daniel-Johnson afin d'assurer le renouvellement des espèces, l'unicité du parcours et le caractère intime du lieu.
- Maintenir la bande gazonnée qui divise le trottoir de la chaussée de part et d'autre du boulevard Daniel-Johnson.
- Mettre en place une stratégie d'entretien arboricole des cours privées pour conserver les arbres matures existants et planifier leur remplacement au moment venu afin de préserver l'ambiance intime du quartier.
- Maintenir la distance de la marge avant et le gabarit du cadre bâti dominant sur une rue lors de nouvelles constructions. Sans pour autant limiter le langage architectural, ces paramètres permettent de conserver l'effet d'ensemble caractéristique des unités de voisinages.
- Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.

BON-PASTEUR



FACTEURS D'INFLUENCE

- Développement structuré autour d'une trame de rue orthogonale influencée par un patron d'urbanisation du début du 20^e siècle
- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire
- Développement mené par un promoteur unique ou une planification d'ensemble menant à une homogénéité architecturale

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble est associé aux développements résidentiels de type suburbain de la cité de Laval-des-Rapides au cours des années 1950 et 1960, succédant aux développements des secteurs riverains (LDR_01) et du hameau lié au pont ferroviaire (LDR_02).

À la suite de la Seconde Guerre mondiale, des acteurs locaux commencent à envisager le développement immobilier, voire urbain, de leurs terres autrefois dédiées aux activités agricoles. Sur le territoire de l'ensemble, ces premiers lotisseurs sont des agriculteurs et notables ainsi que des petites compagnies locales telles que la Société de Laval. Ils vont créer le lotissement pour une centaine de maisons sur l'avenue Labrie, la rue Laurier, le boulevard Bon-Pasteur, l'avenue Michaud et la rue Le Doré. Ces acteurs locaux ne sont pas des entrepreneurs, ils revendent les parcelles à des constructeurs ou des particuliers, ce qui explique une plus grande variation des types architecturaux à l'intérieur de ces premiers développements. À cette époque, soit vers 1954, les congrégations religieuses des Pères eudistes et des Sœurs des Saints-Cœurs de Jésus et de Marie sont aussi des acteurs importants du développement. Ils cèdent à la Cité les terrains nécessaires à l'ouverture de la rue De Ségur et de plusieurs avenues (Mariale, Breton, Dussault et Lavoisier).

À partir du milieu des années 1950, les acteurs locaux laissent place à de plus grandes entreprises de promoteurs. À ce moment, l'administration municipale ne détient pas encore d'outil d'encaissement urbanistique. Cette situation permet aux promoteurs de construire beaucoup et rapidement. Par exemple, un promoteur-contracteur tel que Les Habitations Labelle met en chantier près de 250 bungalows au cours d'une période de deux ans au sein de cet ensemble.

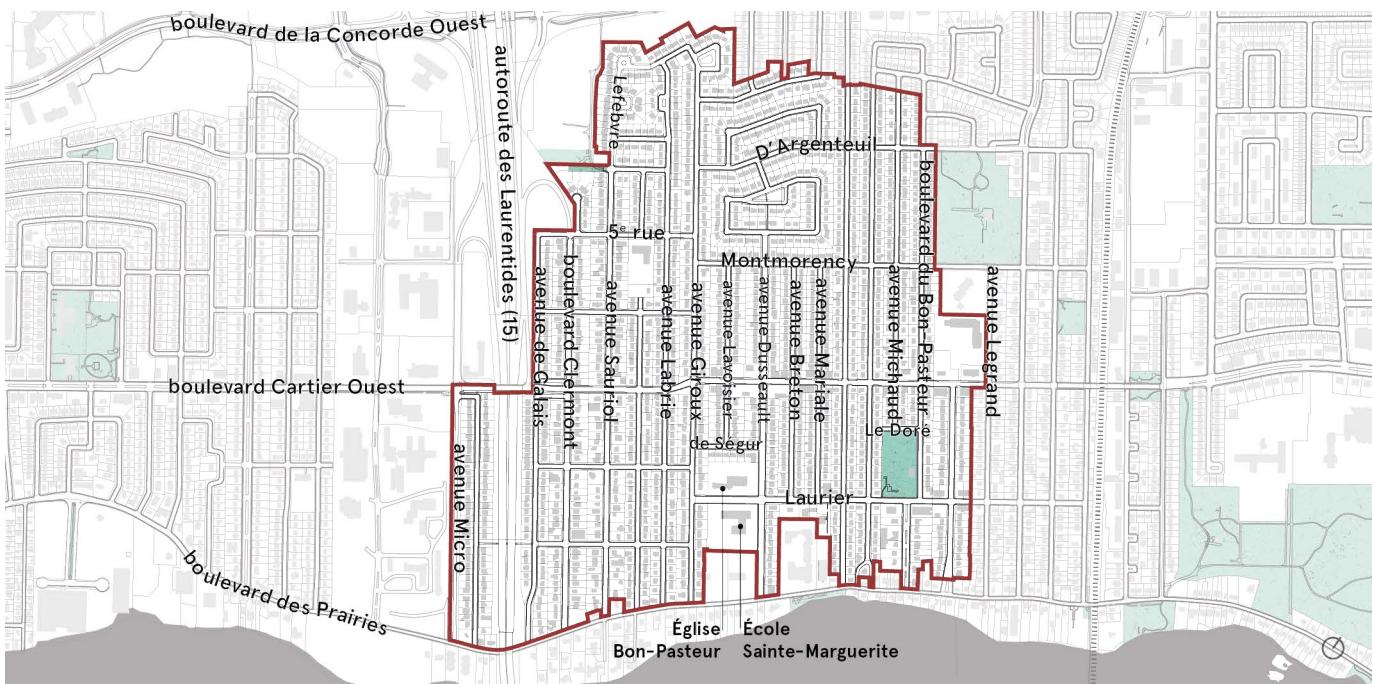
Vers 1959, à la suite du travail de plusieurs promoteurs fonciers et promoteurs-contracteurs, l'ensemble de la partie ouest de la municipalité est subdivisé en parcelles puis construit, mis à part le secteur de l'Institut Armand-Frappier (LDR_07), ainsi que l'autoroute des Laurentides, arrivée en 1958 (CHO_04).

Dans ce contexte de développement, le territoire de Laval-des-Rapides s'agrandit et annexe une partie de la ville de Renaud, correspondant à un vaste territoire situé au nord de la rue D'Argenteuil, allant jusqu'au boulevard du Souvenir. De grandes compagnies de promoteurs acquièrent l'ensemble de ces nouvelles terres et procèdent à leur lotissement en proposant généralement un plan d'ensemble aux instances municipales. Par contre, il n'y a que la partie sud de ces nouvelles parcelles, appartenant à *Labrador Realties* et *Montréal Land and Housing*, qui sera développé, complétant ainsi le développement de l'ensemble.

Au début des années 2000, un modeste développement résidentiel sur la rue Lefebvre propose une architecture bien différente du reste de l'ensemble, venant ainsi combler un des derniers terrains vacants de l'ensemble.



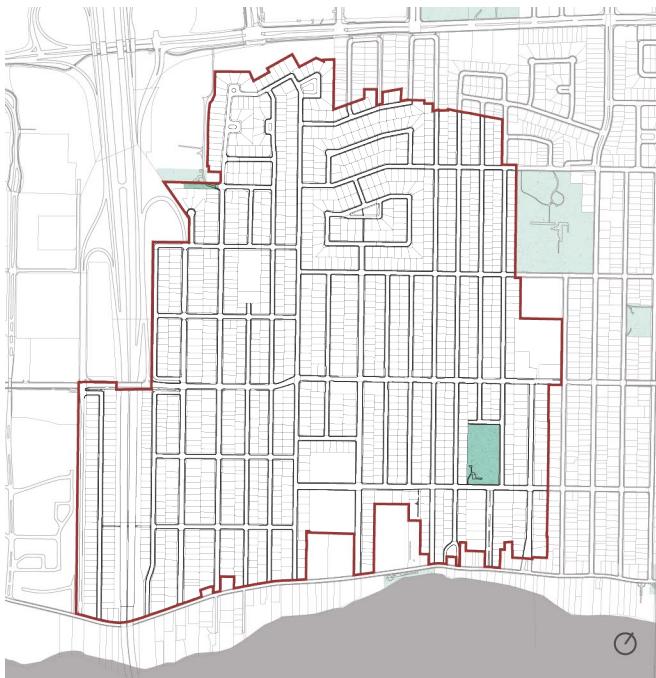
CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Une autoroute se situe dans l'ensemble :
 - L'autoroute des Laurentides (A-15) : emprise d'environ 65 m, huit voies de circulation et des murs antibruit de chaque côté.
- Une artère se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard Cartier Ouest : emprise d'environ 18 m, deux voies de circulation et un trottoir de chaque côté.
- Quatre collectrices se situent dans l'ensemble :
 - L'avenue Micro : emprise d'environ 20 m et deux voies de circulation;
 - Le boulevard Clermont : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue et un trottoir de chaque côté;
 - L'avenue Giroux : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue et un trottoir de chaque côté;
 - La rue D'Argenteuil : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue et un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales majoritairement organisées selon une trame orthogonale. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 15 m de largeur, possèdent deux voies de circulation, des stationnements sur rue ainsi qu'un trottoir de chaque côté.



LDR 09

ÎLOTS

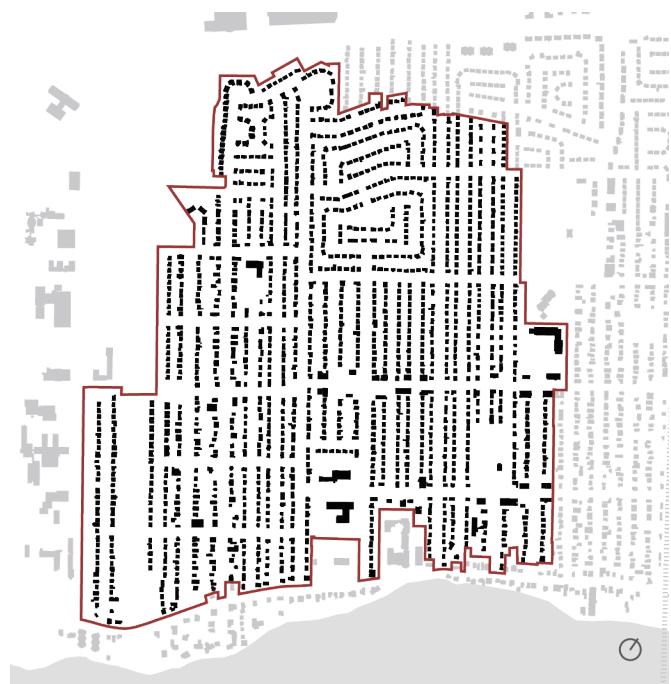
- Les îlots sont plutôt homogènes sur le plan de la forme et de l'orientation ; la taille des îlots varie quelque peu en termes de longueur.
- Les îlots les plus fréquents sont de taille rectangulaire, ils sont orientés selon l'axe nord-sud, et possèdent une largeur variant entre 50 m et 70 m ainsi qu'une longueur variant entre 160 m et 250 m.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt homogène.
- Les parcelles les plus fréquentes sont de forme rectangulaire et leurs dimensions typiques sont d'environ 22 m à 26 m de profondeur sur 15 m à 18 m de largeur.
- Les parcelles de taille et de forme plus irrégulière sont associées à des usages commerciaux ou institutionnels.

ESPACES CONSTRuits/NON CONSTRuits

- Le grain du bâti est fin et plutôt homogène.
- Le bâti ayant un plus gros gabarit se trouve le long du boulevard Cartier Ouest, où se situent les quelques bâtiments commerciaux ainsi que près du boulevard des Prairies où se trouvent des bâtiments institutionnels.
- L'espace non construit est principalement composé des cours avant et arrière des résidences unifamiliales ainsi que du parc du Bon-Pasteur.



P. 591

CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est plutôt homogène. On y trouve majoritairement des bâtiments de type résidentiel, ainsi que quelque bâtiment de type commercial et institutionnel.
- Les trois types architecturaux dominants sont le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière parallèle à la rue), le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière perpendiculaire à la rue) dont plusieurs comportent un mur pignon, et le plex moderne (jumelé) (voir catalogue des types architecturaux).



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Centre de création artistique (pavillon Argenteuil), 430, 5^e Rue (patrimoine institutionnel moderne)
- Pavillon de la piscine du parc Bon-Pasteur, 70, boulevard du Bon-Pasteur (patrimoine institutionnel moderne)
- Bibliothèque Émile-Nelligan, 325, boulevard Cartier Ouest (patrimoine institutionnel moderne)
- École primaire Sainte-Marguerite, 40, avenue Dussault (patrimoine institutionnel moderne)
- Résidence moderne, 82, avenue Dussault (patrimoine moderne)
- Caisse Desjardins des Grands boulevards, 387, rue Laurier (patrimoine moderne)
- Résidence moderne, 394, rue Laurier (patrimoine moderne)
- Maison Hubert-Paiement, 395, rue Laurier (patrimoine moderne)
- Église du Bon-Pasteur, 400, rue Laurier (patrimoine religieux moderne)
- Presbytère du Bon-Pasteur, 400, rue Laurier (patrimoine religieux moderne)
- École primaire Marcel-Vaillancourt, 150, avenue Legrand (patrimoine institutionnel moderne)
- Cottage vernaculaire américain avec pignon en façade, 22, avenue Sauriol (patrimoine traditionnel)

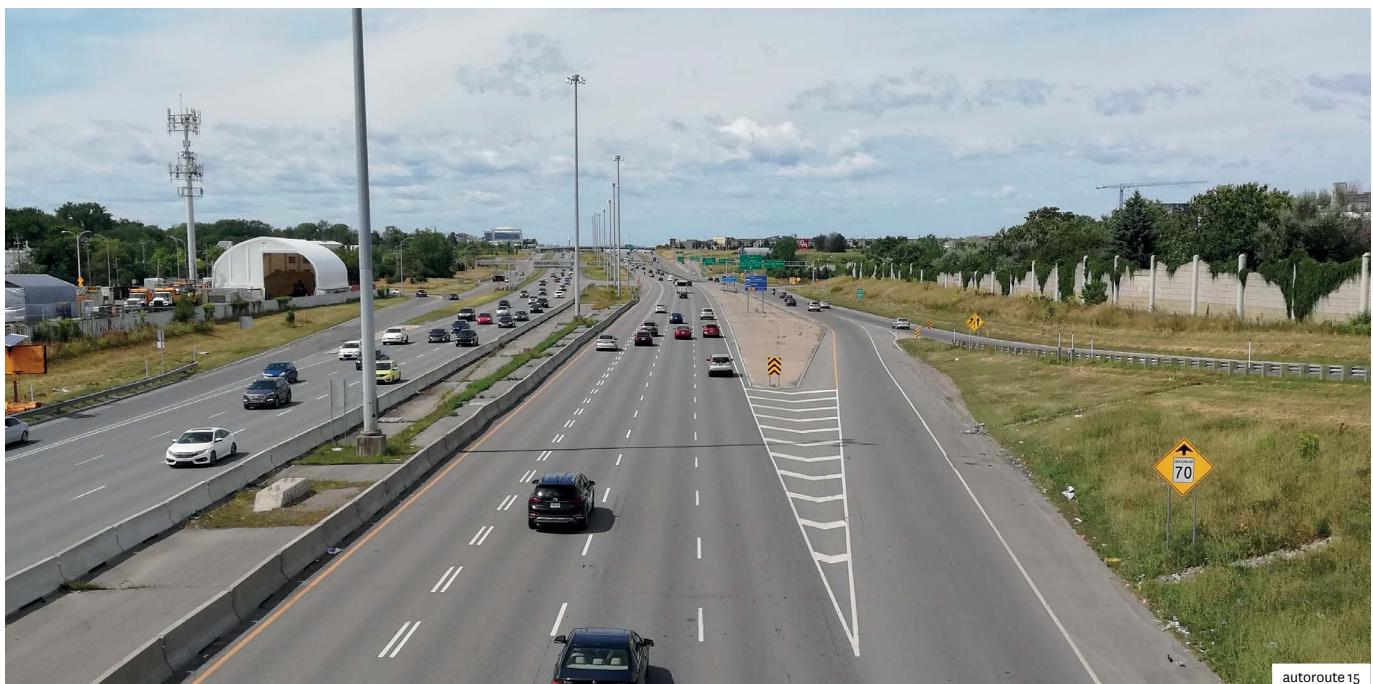


ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- La végétation est dominée par des arbres matures et les aménagements paysagers des résidents.
- Les points de repères visuels sont l'autoroute des Laurentides, le boulevard Cartier Ouest, le boulevard des Prairies, l'église Bon-Pasteur et l'école Sainte-Marguerite.
- La plupart des rues possèdent des trottoirs de chaque côté.
- La répétition des mêmes types architecturaux, notamment le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière parallèle à la rue) avec un mur pignon, crée un paysage homogène.



rue d'Argenteuil

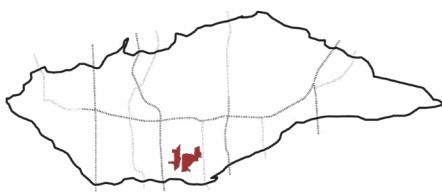


autoroute 15

RECOMMANDATIONS

- Maintenir la distance de la marge avant et le gabarit du cadre bâti dominant sur une rue lors de nouvelles constructions. Le caractère homogène du cadre bâti mériterait d'être maintenu par l'intermédiaire d'une stratégie d'encadrement réglementaire permettant de contrôler l'insertion de nouvelles constructions et certains travaux de rénovation.
- Mettre en place une stratégie d'entretien arboricole des cours privées pour conserver les arbres matures existants et planifier leur remplacement au moment venu afin de préserver l'ambiance intime du quartier.
- Maintenir le corridor piéton traversant l'îlot résidentiel de la Place Montmorency.
- Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- Mettre en valeur les îlots institutionnels situés entre le boulevard des Prairies, l'avenue Dussault, l'avenue Giroux et la rue De Séur à travers une intervention alliant design urbain et aménagement paysager.

HABITATIONS CITÉ DE LAVAL-DES-RAPIDES



CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Ce vaste ensemble résidentiel, commercial et institutionnel se développe au cours des années 1960 et 1970. Il est issu d'une planification territoriale entamée par la Cité de Laval-des-Rapides, qui souhaitait densifier son territoire à l'extérieur des premières banlieues des années 1950.

Au 19^e siècle, l'ensemble est un territoire agricole et boisé situé au sud de l'ancien chemin du Souvenir (boulevard du Souvenir), à l'intérieur de la paroisse de Saint-Martin. Cette étendue est alors traversée par la montée du Moulin qui permet de rejoindre le moulin du Crochet au village de Parc-Laval, près de la rivière des Prairies (LDR_02). En 1876, le chemin de fer s'implante presque dans l'axe de ce chemin ancien et engendre le développement d'un petit secteur industriel à proximité du village, mais n'influence pas réellement le territoire agricole de l'ensemble.

La ville de Laval-des-Rapides est créée en 1912. En 1959, Laval-des-Rapides annexe la partie sud de Ville Renaud (CHO_03) et modifie son statut pour celui de cité en 1962. Ainsi, l'ensemble se situe majoritairement dans ce qui se nomme alors la cité de Laval-des-Rapides et, pour la partie nord, dans ville Renaud. Bien que les années 1950 marquent l'essor des développements immobiliers résidentiels à Laval-des-Rapides, comme un peu partout sur l'île Jésus (LDR_05 et LDR_09), ce secteur demeure majoritairement agricole et boisé.

Les grandes transformations de l'ensemble s'amorcent en 1964 alors que la Cité de Laval-des-Rapides présente un plan d'ensemble et de zonage conçu par l'urbaniste-conseil Roger Gagnon. À ce moment, la cité de Laval-des-Rapides, relativement petite, est presque entièrement développée. En fait, le territoire de l'ensemble correspond aux derniers terrains pouvant être développés. Dans ce contexte, le plan zonage tente de maximiser la densité sur ces derniers espaces disponibles en prescrivant des «maisons bi ou trifamiliales» ou encore des «maisons jumelées ou contiguës», contrairement au reste de Laval-des-Rapides qui est principalement composé de maisons unifamiliales isolées. Le plan prévoit aussi que les secteurs limitrophes à la voie ferrée soient dédiés à des usages industriels.

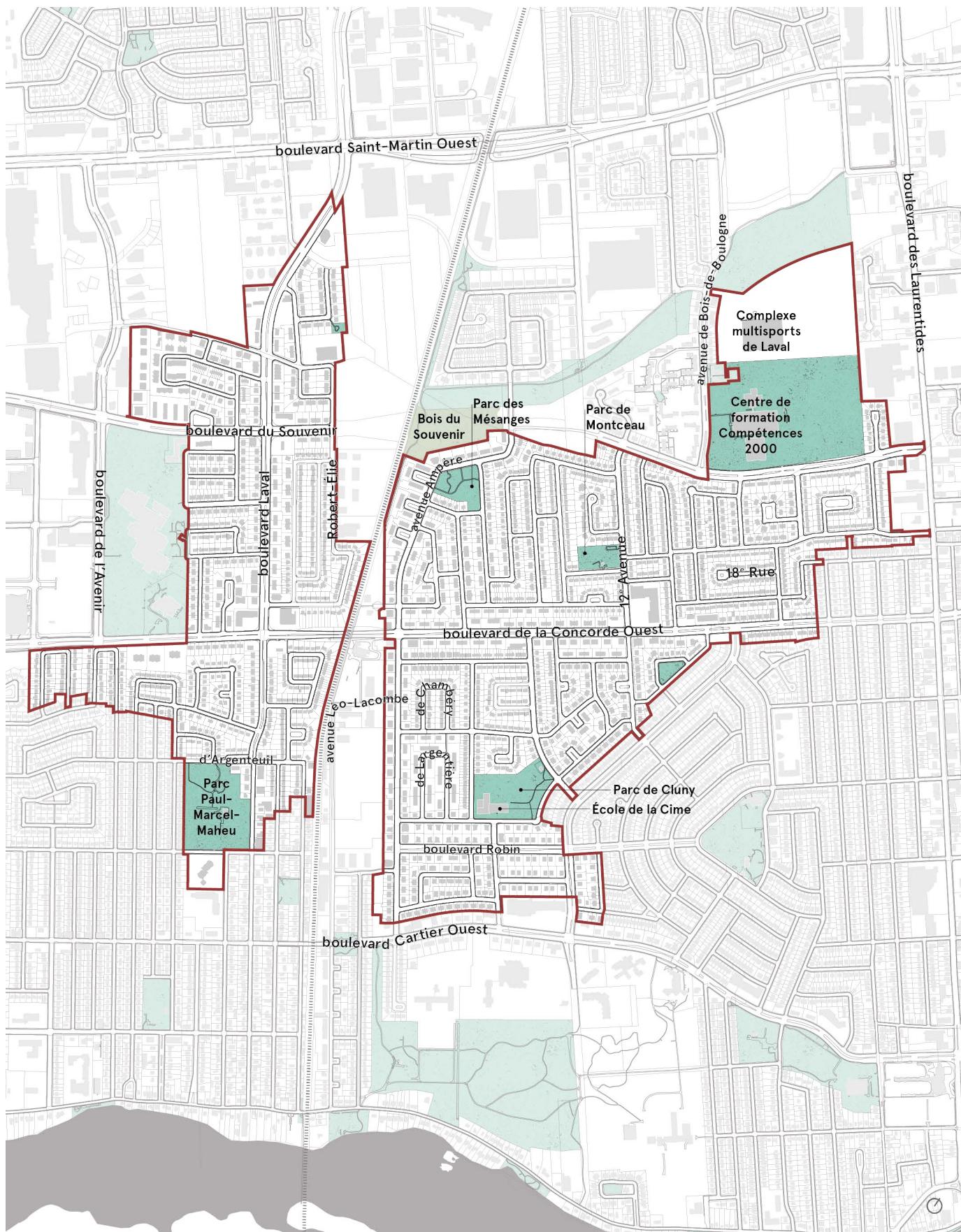
FACTEURS D'INFLUENCE

- Développement domiciliaire structuré autour d'un parc de quartier et d'un noyau civique, paroissial ou commercial inspiré du concept d'unité de voisinage

En 1970, la nouvelle Ville de Laval, adopte son tout premier Schéma directeur d'aménagement ainsi que le règlement de zonage L-2000. Cette première planification et réglementation reconnaît les intentions urbanistiques mises de l'avant par la Cité de Laval-des-Rapides en 1964. C'est à ce moment que la trame de rue est plus finement détaillée.

Dans ce contexte, le secteur va complètement se développer au cours des années 1970. Plusieurs projets d'immeubles à logements vont s'y construire. Toutefois, la plupart des secteurs le long de la voie ferrée vont finalement être occupés par des habitations plutôt que des industries. Cet ensemble, bien qu'électrique en termes architecturaux, incarne un des premiers secteurs de densification sur l'île Jésus, associé aux contraintes de développement de l'ancienne Cité de Laval-des-Rapides.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

➤ Trois artères se situent dans l'ensemble :

- Le boulevard du Souvenir (à l'ouest de la voie ferrée) : emprise d'environ 34 m, quatre voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue du côté nord, une bande cyclable bidirectionnelle du côté sud et un trottoir de chaque côté;
- Le boulevard du Souvenir (à l'est de la voie ferrée) : emprise d'environ 34 m, quatre voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
- Le boulevard de la Concorde Ouest : emprise d'environ 30 m, quatre voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, un trottoir de chaque côté et des bandes cyclables unidirectionnelles marquées pour faciliter la traversée du viaduc passant sous la voie ferrée;
- Le boulevard Laval (au nord de la Concorde) : emprise d'environ 30 m, quatre voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté;

➤ Cinq collectrices se situent dans l'ensemble :

- Le boulevard Laval (entre de la Concorde et D'Argenteuil) : emprise d'environ 24 m, deux voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
- Le boulevard Laval (au sud D'Argenteuil) : emprise d'environ 15 m au sud D'Argenteuil, deux voies de circulation, des stationnements sur rue du côté est et un trottoir de chaque côté;
- La rue D'Argenteuil : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté (seulement au nord lorsque D'Argenteuil borde le parc Paul-Marcel-Maheu), une chaussée partagée avec les cyclistes de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
- Le boulevard Robin : emprise d'environ 30 m, deux voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
- L'avenue Ampère (au sud de l'avenue Léo-Lacombe) : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté, une piste cyclable bidirectionnelle du côté ouest et un trottoir de chaque côté;
- L'avenue Ampère (au nord de l'avenue Léo-Lacombe) : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des

stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté;

- La 12^e Avenue (au nord du boulevard de la Concorde) : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté, une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
- La 12^e Avenue (au sud du boulevard de la Concorde) : emprise d'environ 18 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue du côté ouest, une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté.

➤ Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales curviligne, créant de nombreuses boucles. Ces rues ont une emprise d'environ 15 m et deux voies de circulation. Les rues locales sont presque toutes munies de trottoirs de chaque côté.

ÎLOTS

- Les îlots de cet ensemble sont plutôt hétérogènes en ce qui concerne leur taille, leur forme et leur orientation, compte tenu de la trame urbaine curviligne.
- Les îlots comprennent un nombre varié de parcelles disposées le plus souvent dos à dos.
- À noter que les îlots voués à un usage institutionnel ou à des projets d'habitations denses, de part et d'autre de la voie ferrée, sont de taille et de forme irrégulières.

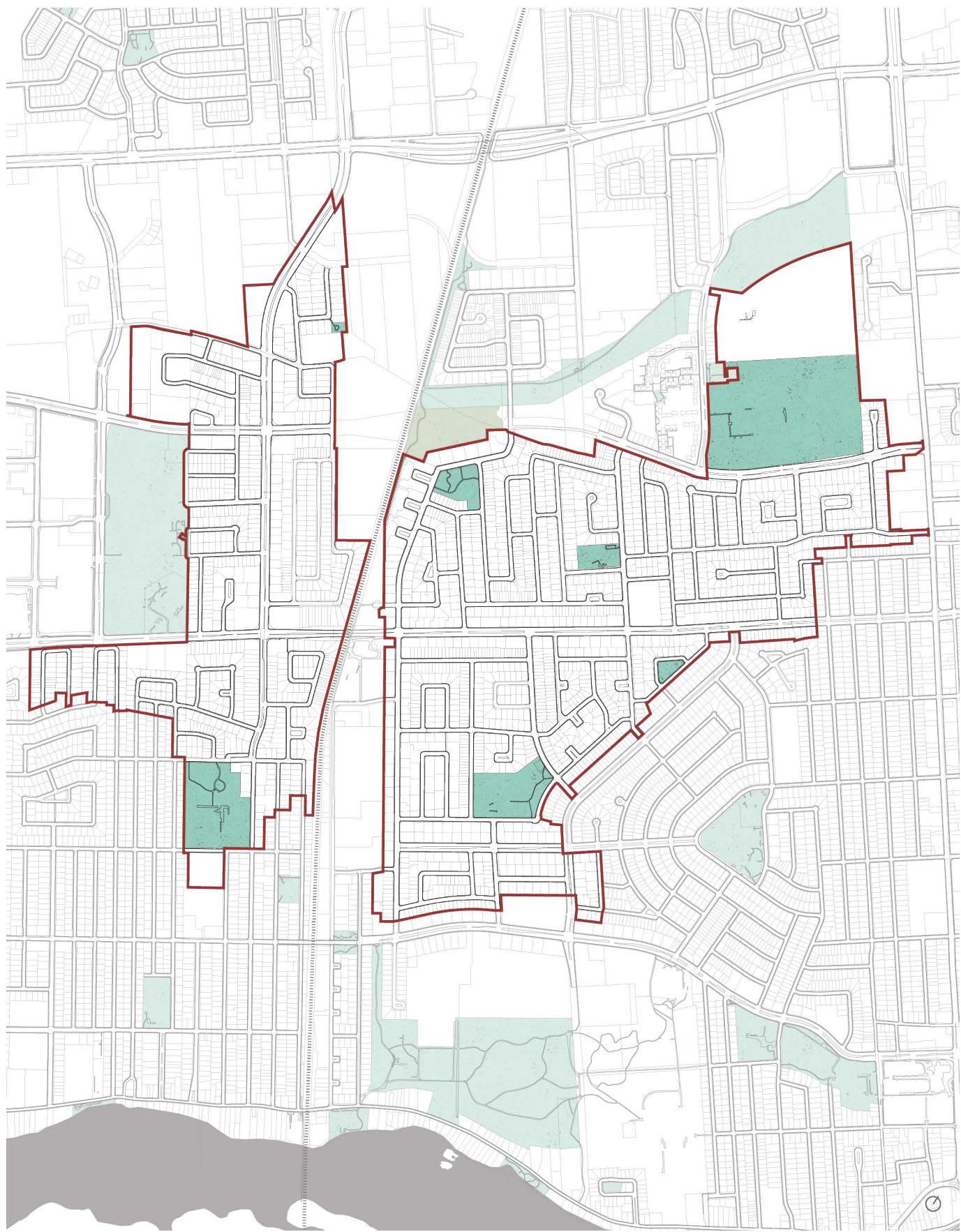
PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt homogène. Les parcelles les plus fréquentes sont de forme rectangulaire et leurs dimensions typiques sont d'environ 30 m de profondeur sur 18 m largeur.
- Les parcelles situées au coin des boucles ou lorsque les courbes sont plus prononcées sont de plus grande taille.
- Les parcelles de taille et de forme plus irrégulières sont associées à des usages institutionnels et à des parcs.

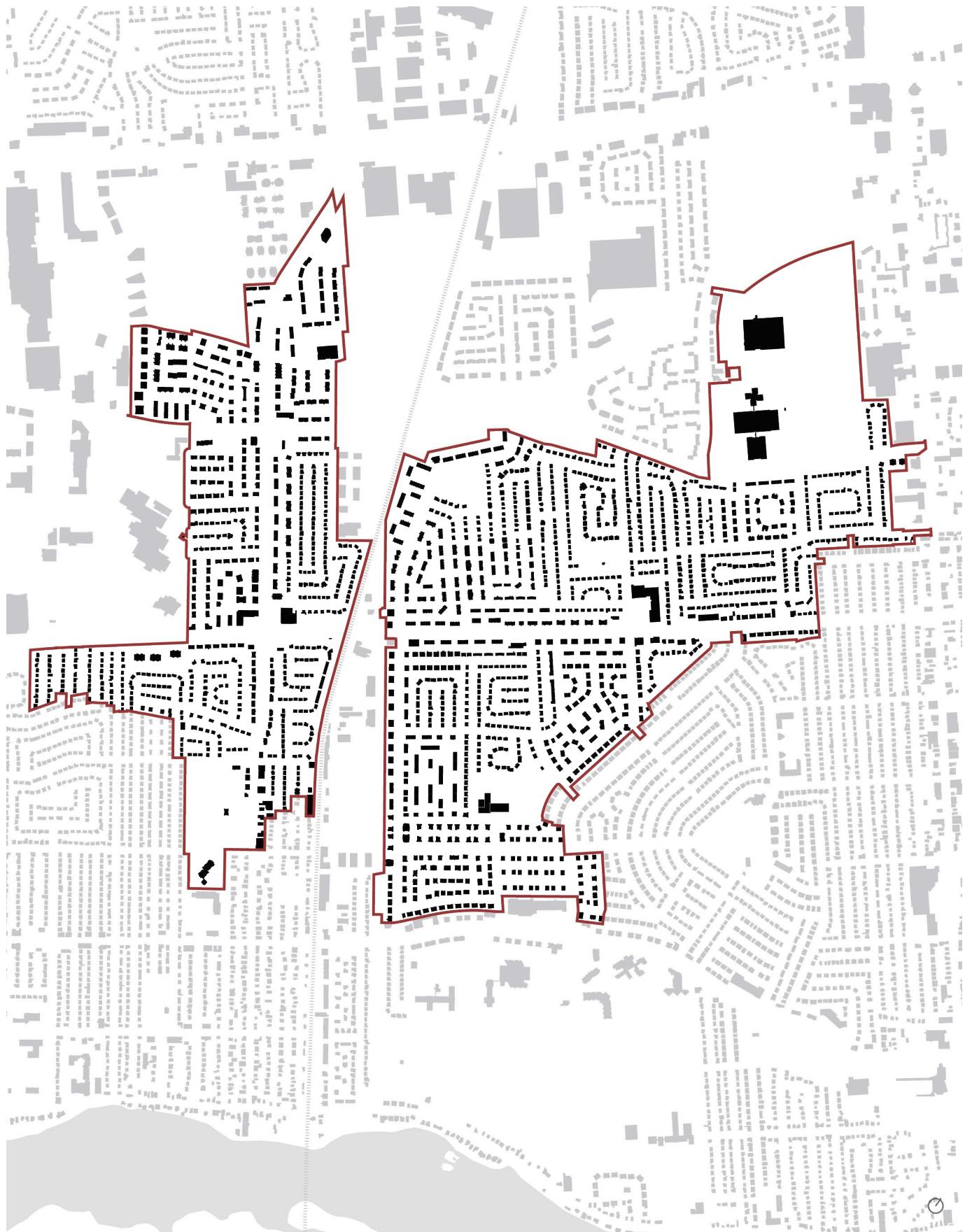
ESPACES CONSTRuits / NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est fin et plutôt homogène.
- Les bâtiments résidentiels sont implantés selon le même alignement, suivant les courbes de la trame viaire curviligne.
- Le bâti ayant un plus gros gabarit est associé aux coeurs institutionnels qui bordent l'avenue de Bois-de-Boulogne.
- L'espace non construit est principalement composé des parcs de quartier.

TISSU URBAIN



TISSU URBAIN



CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est très hétérogène dans sa forme, mais plutôt homogène dans sa fonction. On y trouve principalement des bâtiments résidentiels.
- Les styles dominants de l'ensemble sont le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière parallèle à la rue), le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière perpendiculaire à la rue), le plex moderne et le walk-up (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Centre de formation Compétences 2000, 777, avenue de Bois-de-Boulogne (patrimoine institutionnel moderne)



495, rue de Largentière



760, avenue Ampère



415, rue de Chambéry



62, 18e Rue



1475, 1479, 1483 et 1487, boulevard du Souvenir



777, avenue du Bois-de-Boulogne

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- La végétation est dominée par les cours avant gazonnées.
- La trame viaire curviligne limite les perspectives visuelles et crée un sentiment d'intimité.
- Les rues développées dans les années 1960 jouissent d'une ambiance plus intime par la présence de certains arbres matures.
- Certains points de repère visuels de cet ensemble sont associés aux infrastructures qui le traversent : le viaduc du chemin de fer passant au-dessus du boulevard de la Concorde, la ligne de transport d'énergie à haute tension

ainsi que les artères et collectrices avec terre-pleins plantés.

- Outre les infrastructures, le boisé du Souvenir (LDR_11), le centre de formation Compétences-2000, le Complexe Multi-sports de Laval, l'école primaire de la Cime et les petits parcs de quartier sont les principaux points de repère visuels de l'ensemble.
- Notons la présence de tours d'habitation de style contemporain sur la rue Robert-Élie, qui marquent le paysage par leur hauteur relative.



boulevard de la Concorde Ouest

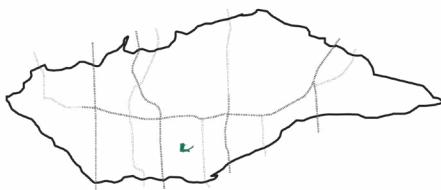


boulevard de la Concorde Ouest

RECOMMANDATIONS

- Maintenir la distance de la marge avant et le gabarit du cadre bâti dominant sur une rue lors de nouvelles constructions. Sans pour autant limiter le langage architectural, ces paramètres permettent de conserver l'effet d'ensemble caractéristique des unités de voisinage.
- Mettre en place une stratégie d'entretien arboricole des cours privées pour conserver les arbres matures existants et planifier leur remplacement au moment venu.
- Mettre en place une stratégie d'entretien horticole pour les arbres et arbustes situés sur le domaine public, notamment sur les boucles et les terre-pleins, afin d'assurer le renouvellement des espèces et le maintien du caractère intime du lieu.
- Maintenir le tampon végétal entre les cours arrière et le boulevard de la Concorde Ouest.
- Retirer en totalité ou en partie les clôtures métalliques qui encerclent les parcs de manière à renforcer leur caractère public, mieux les intégrer à la trame, et diminuer l'impression d'espaces enclavés.
- Limiter la surface asphaltée en cours avant des commerces afin d'éviter l'impression d'un stationnement sur rue et d'éviter de brouiller les repères entre le domaine privé et le domaine public, notamment le long des boulevards de la Concorde et Laval.

BOISÉ ET FRICHE DU SOUVENIR



FACTEURS D'INFLUENCE

- Valorisation et protection d'espaces naturels et de boisés urbains à des fins de conservation

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble boisé ou en friche est un espace naturel situé entre différents développements immobiliers et la voie ferrée. L'intérêt pour ce boisé émerge d'une opposition citoyenne au prolongement du boulevard du Souvenir au cours des années 2010.

Au 19^e siècle, l'ensemble est un territoire agricole et boisé de la paroisse rurale de Saint-Martin à l'intérieur duquel s'écoule le ruisseau la Pinière. En 1876, le chemin de fer s'implante presque au centre du territoire de l'ensemble et engendre le développement d'un petit secteur industriel adjacent au noyau villageois. Ce développement n'influencera toutefois pas le territoire de l'ensemble.

Au cours de la première moitié du 20^e siècle, plusieurs réorganisations administratives s'opèrent sur l'île Jésus. Ainsi, à la fin des années 1950, l'ensemble se situe à l'intérieur des nouvelles villes de Laval-des-Rapides au sud et de Renaud au nord. Il s'agit toujours d'un secteur agricole et boisé, contrairement à d'autres parties de Laval-des-Rapides qui se développent rapidement (LDR_05 et LDR_09).

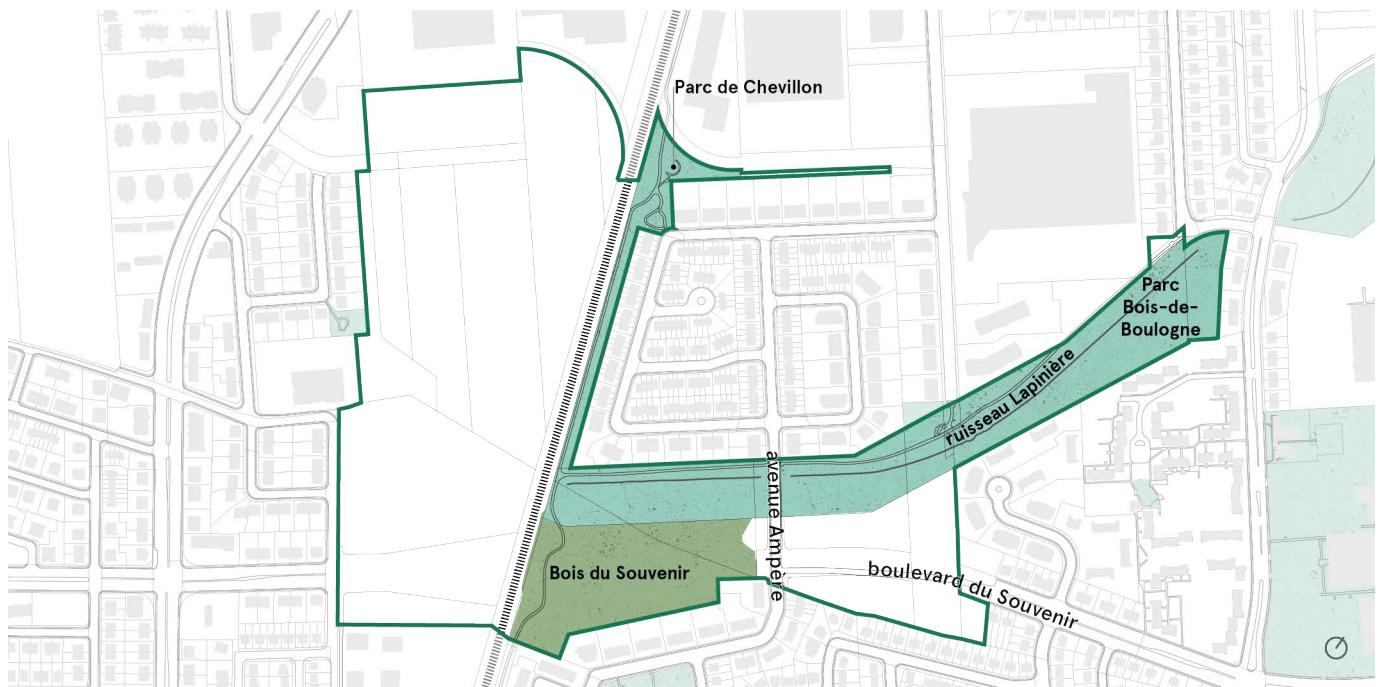
En 1964, la Cité de Laval-des-Rapides présente un plan d'ensemble et de zonage conçu par l'urbaniste-conseil Roger Gagnon. Le plan zonage prévoit que les secteurs limitrophes à la voie ferrée, incluant cet ensemble, soient dédiés à des usages industriels.

En 1970, la nouvelle Ville de Laval, créée en 1965, adopte son tout premier Schéma directeur d'aménagement ainsi que le règlement de zonage L-2000. Le Schéma directeur d'aménagement prévoit déjà à cette époque le prolongement du boulevard du Souvenir au centre de l'ensemble, alors que le règlement de zonage désigne le territoire comme une zone industrielle.

Pour différentes raisons, notamment la transformation des modes de production industrielle, l'éloignement de ces activités vers les périphéries, la création, durant les années 1970, de nouveaux parcs industriels en bordure de l'autoroute 440, ainsi que la perte d'importance des infrastructures ferroviaires, aucun développement ne se fait dans cet ensemble au cours des années 1970, 1980, 1990 et 2000.

Au début des années 2010, alors que la Ville de Laval désire finalement prolonger le boulevard du Souvenir, une pétition est lancée par un groupe de citoyens souhaitant préserver le boisé et les friches qui l'entourent. En 2013, le groupe de citoyens les Amis du Boisé du Souvenir est créé. En 2017, la Ville de Laval reconnaît la valeur du boisé et attribue au boisé situé à l'est de la voie ferrée une affectation de conservation au schéma d'aménagement et de développement révisé.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Une artère se situe dans cet ensemble :
 - Le boulevard du Souvenir : emprise d'environ 33 m (dont seulement 7 m est pavé) et deux voies de circulation.
- Une collectrice se situe dans cet ensemble :
 - L'avenue Ampère : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements du côté est, une bande cyclable bidirectionnelle du côté est et un trottoir de chaque côté.

ÎLOTS

- Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités formellement par des voies de circulation sur les quatre côtés.
- L'ensemble correspond principalement à un vaste espace naturel s'insérant à travers plusieurs îlots de forme et de taille hétérogène.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est hétérogène pour ce qui est de sa forme, sa taille et son orientation.
- Les parcelles ont été conditionnées par le découpage des anciennes terres agricoles et l'emprise réservée pour l'ancien projet de raccordement du boulevard du Souvenir.

ESPACES CONSTRuits / NON CONSTRUITS

- L'ensemble est dominé par les espaces non construits, soit le boisé du Souvenir et la friche du Souvenir.



LDR 11

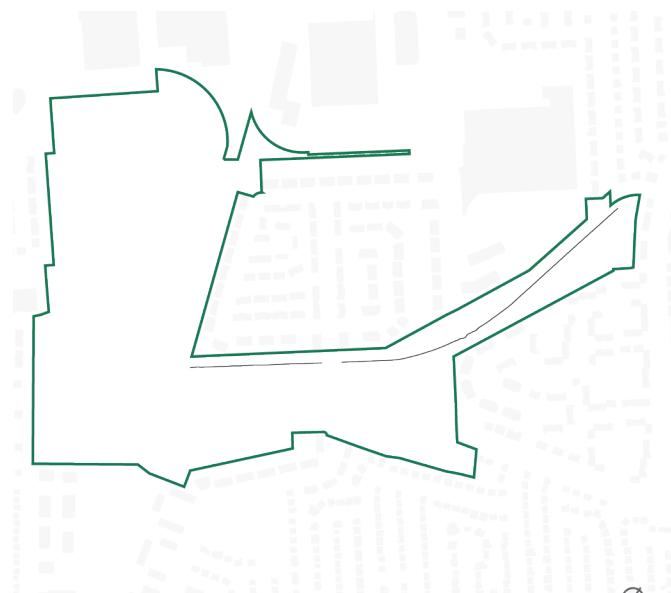
CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- aucun

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- aucun



P. 605

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- La végétation est abondante de part et d'autre de l'avenue Ampère.
- La configuration particulière du boulevard du Souvenir dans cet ensemble (axe étroit traversant la friche du Souvenir) contribue au caractère particulier de cet ensemble.
- Les points de repères visuels sont l'avenue Ampère, le chemin de fer, une ligne de transport d'énergie à haute tension et les champs encore en friche au nord de l'ensemble.
- Peu de fils électriques, de signalisation ou de publicité sont visibles préservant ainsi le caractère naturel de l'ensemble.
- La piste cyclable et le sentier piéton longeant le ruisseau de la Pinière dans l'axe est-ouest et la voie ferrée dans l'axe nord-sud permettent de découvrir et de parcourir les espaces boisés et en friche, à pied et à vélo. Ceux-ci sont notamment accessibles par l'avenue Ampère.



friche du Souvenir

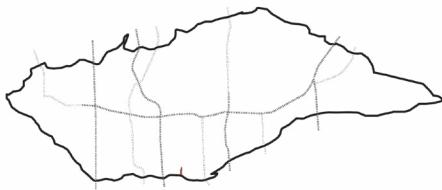


friche du Souvenir

RECOMMANDATIONS

- Favoriser un aménagement paysager du domaine public à base d'espèces végétales indigènes nécessitant un entretien minimal afin de renforcer le caractère naturel de l'ensemble et de favoriser la biodiversité.
- Protéger et pérenniser l'accessibilité publique au territoire du boisé.
- Réfléchir à un nouvel aménagement, mieux intégré à l'environnement naturel de l'ensemble que les blocs de béton en place, pour marquer le seuil entre la voie publique et les terrains vagues à l'entrée ouest depuis le boulevard du Souvenir, et au carrefour du boulevard du Souvenir et de l'avenue Ampère.
- Préserver le caractère identitaire naturel qui entoure les voies de l'ensemble. Pour se faire, éviter les opérations d'élargissement ou de reconfiguration du boulevard.

DU CROCHET



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement
- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs industriels
- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire
- Développement structuré autour d'une trame de rue orthogonale influencé par un patron d'urbanisation du début du 20^e siècle

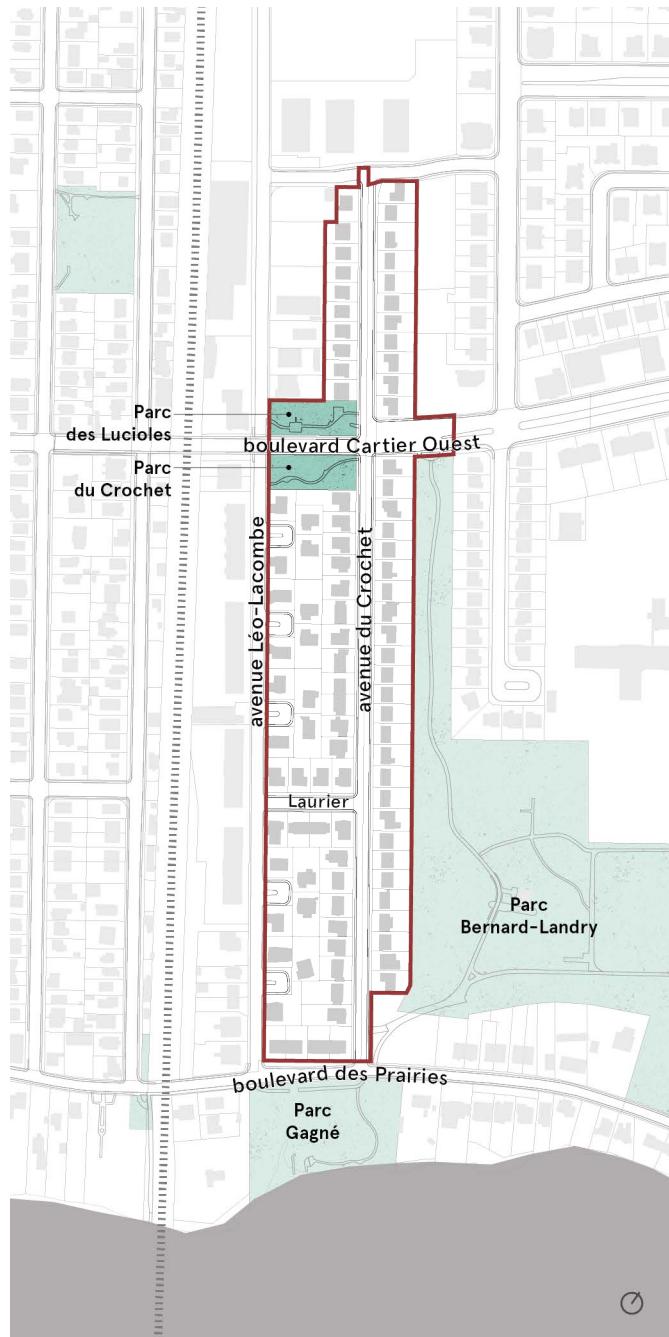
CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

À la fin du 19^e siècle, un village nommé Parc-Laval se développe autour du moulin du Crochet, le centre économique du secteur depuis la période seigneuriale. Ce moulin est construit en 1770 sur un îlot en face des rapides du Gros-Sault, soit à quelques mètres de l'actuel parc Gagné.

Pour y faciliter l'accès, la montée du Moulin est construite dès 1774. Ce chemin ancien se situe dans l'axe actuel de l'avenue Léo-Lacombe jusqu'au boulevard du Souvenir (ancien chemin du Trait-Carré). L'arrivée du chemin de fer en 1876 transforme le secteur de la montée du Moulin en un petit secteur industriel qui regroupe des scieries, une manufacture de portes et fenêtres et un entrepôt frigorifique (LDR_02). Les industries, qui vont s'y établir principalement entre la fin du 19^e siècle et les années 1960, vont s'implanter majoritairement du côté ouest de l'avenue Léo-Lacombe. Au nord du boulevard Cartier, des industries vont s'installer du côté est; certaines subsistent encore de nos jours.

Le chemin de fer permet également à des gens travaillant à Montréal de venir s'installer dans le secteur. Les premières rues à se développer à la fin du 19^e siècle sont toutes situées à proximité de la voie ferrée, selon une trame orthogonale. En plus de l'avenue Léo-Lacombe, les rues les plus anciennes dans l'axe nord-sud sont les avenues du Pacifique, du Parc, Laval et Legrand (LDR_02). Dans l'axe est-ouest, les rues les plus anciennes, sur lesquelles on trouve certains usages commerciaux, sont les rues Laurier, Cartier, Montmorency. Les constructions vont s'implanter graduellement sur ces rues jusqu'aux années 1950 (LDR_02). C'est aussi le cas dans l'ensemble, alors que des maisons unifamiliales de type bungalow s'implantent du côté est de l'avenue Léo-Lacombe, selon une trame organisée en petites places.

Toujours dans les années 1950, les Sœurs du Bon-Pasteur vendent une bande de terrain située à l'extrême ouest du site où sont implantées la maison Sainte-Domitille et la maison Notre-Dame-de-Laval (LDR_03). Dans les années suivantes, des maisons unifamiliales de type bungalow sont construites sur la partie est de l'avenue du Crochet qui constituait la limite ouest du terrain des Sœurs. Au moment de leur construction, ces maisons font face aux maisons construites quelques années plus tôt du côté ouest.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Une artère se situe dans l'ensemble :
 - Le viaduc du boulevard Cartier Ouest (à l'est de l'avenue du Crochet) : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation et un trottoir de chaque côté;
 - Le boulevard Cartier Ouest (à l'ouest de l'avenue du Crochet) : emprise d'environ 30 m, quatre voies de circulation et un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire est constitué de rues locales (rues Laurier et du Crochet) majoritairement organisées selon une trame orthogonale héritée d'un passé villageois et influencée par le découpage cadastral des anciennes terres agricoles et la présence du chemin de fer. Ces rues ont une emprise d'environ 10 m à 15 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue. Les rues locales comptent un trottoir de chaque côté de la rue.

ÎLOTS

- Les îlots sont plutôt homogènes en termes de forme, de taille et d'orientation.
- Les îlots sont de taille rectangulaire, sont orientés selon l'axe nord-sud, et possèdent une largeur d'environ 68 m.
- La présence de nombreuses terrasses le long de l'avenue Léo-Lacombe délimite l'îlot de manière atypique et influence la répartition des parcelles à l'intérieur de celui-ci.



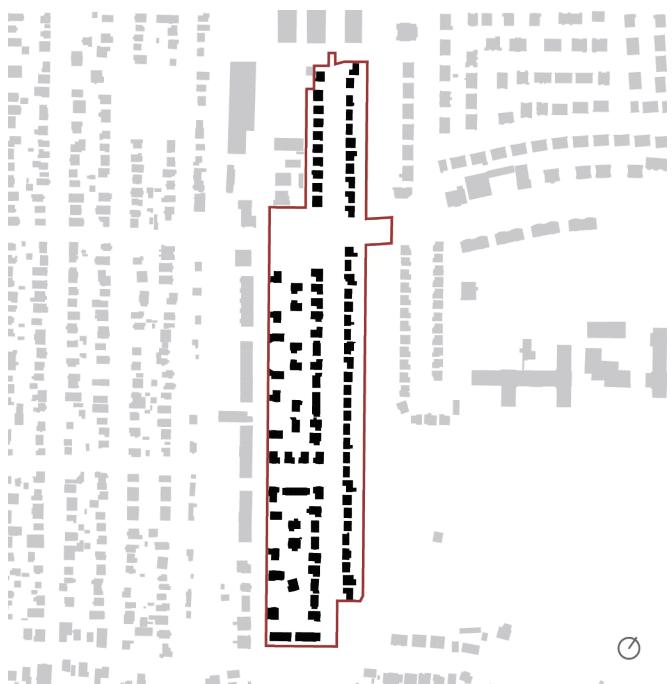
LDR 12

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt homogène.
- Les parcelles les plus fréquentes sont de forme rectangulaire et leurs dimensions typiques sont d'environ 25 m à 27 m de profondeur sur 15 à 17 m de largeur.
- Les parcelles de plus grandes tailles sont associées au parc du Crochet et des Lucioles.

ESPACES CONSTRuits / NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est fin et plutôt homogène.
- L'espace non construit est principalement composé des cours avant et arrière des résidences unifamiliales ainsi que du parc du Crochet et des Lucioles.



P. 610

CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est homogène. On y observe des bâtiments de type résidentiel.
- Les principaux types qui composent l'ensemble sont donc le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière parallèle ou perpendiculaire à la rue), le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière parallèle à la rue) et le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière perpendiculaire à la rue) (voir catalogue des types architecturaux).
- Certains bungalows (sur la rue du Crochet) à toit à deux versants (ligne faîtière perpendiculaire à la rue) possèdent des abris d'autos dotés d'une architecture soutenue s'agençant au bâtiment.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



37, avenue du Crochet



63, avenue du Crochet



66, avenue du Crochet



353, avenue Léo-Lacombe



13, avenue du Crochet



273, rue Laurier

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- La végétation est dominée par des arbres matures et des aménagements paysagers en cour avant.
- Les points de repères visuels sont le boulevard Cartier Ouest, la ligne électrique à haute tension, le parc du Crochet, le parc des Lucioles, le parc Gagné et le parc Bernard-Landry.
- La rivière des Prairies constitue un point de repère naturel important au sud de l'ensemble.
- La répétition des mêmes types architecturaux, notamment les différentes déclinaisons de bungalows, crée un paysage homogène.
- Les nombreuses terrasses gazonnées du côté est de l'avenue Léo-Lacombe contribuent à créer une ambiance intime pour les bâtiments.



avenue du Crochet

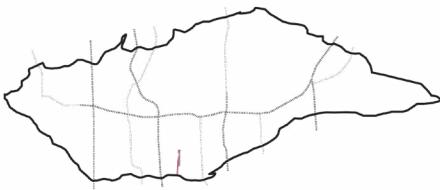


rue Laurier

RECOMMANDATIONS

- Maintenir la distance de la marge avant et le gabarit du cadre bâti dominant sur une rue lors de nouvelles constructions.
- Mettre en place une stratégie d'entretien horticole pour les arbres et arbustes situés sur le domaine public afin d'assurer le maintien du caractère intime du lieu.
- Mettre en place une stratégie d'entretien arboricole et de plantation des cours privées pour conserver les arbres matures existants et planifier leur remplacement au moment venu.

STATION DE LA CONCORDE



FACTEURS D'INFLUENCE

- Développement de type tête de pont
- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement
- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs industriels
- Infrastructure interrives ayant stimulé le développement et l'occupation du territoire
- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire

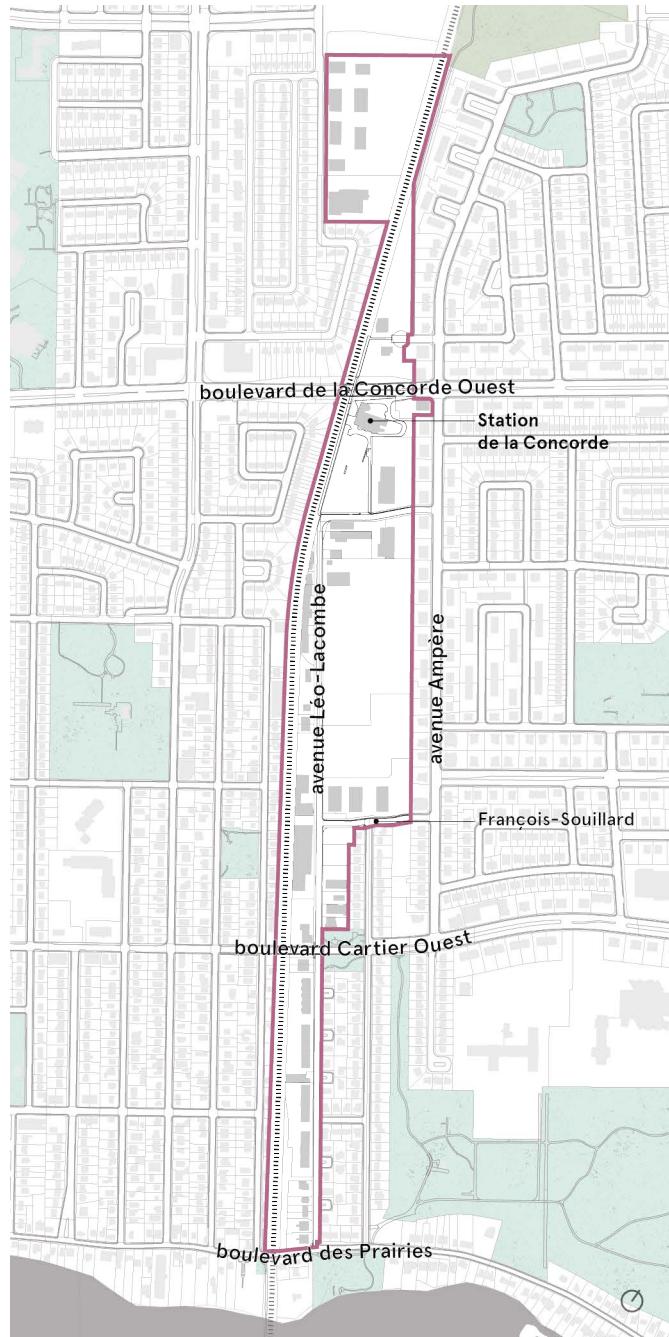
CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble en transformation présente de multiples formes architecturales ainsi que des usages variés. L'urbanisation de ce secteur est d'abord associée à un développement industriel le long de la voie ferrée grâce à la présence d'une infrastructure interrives. Depuis les années 2000, le prolongement de la ligne orange du métro et la création de la station de la Concorde ont stimulé un nouvel engouement pour ce territoire.

En 1876, un chemin de fer s'implante parallèlement à l'ancienne montée du Moulin (avenue Léo-Lacombe), dans le secteur du village de Parc-Laval (LDR_02). Cette nouvelle infrastructure du Canadien Pacifique permet alors de relier Montréal à Ottawa. Dès l'arrivée du chemin de fer, des petites industries vont s'installer autour de l'infrastructure ainsi que de l'avenue Léo-Lacombe.

Le 3 avril 1912, le village de Parc-Laval devient la Ville de Laval-des-Rapides, un territoire qui, au cours des années 1950 et 1960, se développe rapidement selon le modèle de la banlieue-jardin (LDR_09). Le territoire de l'ensemble demeure quant à lui un petit parc industriel coincé entre le chemin de fer et les nouveaux bungalows qui se construisent à l'est (LDR_12).

C'est au tournant des années 2000, avec le prolongement de la ligne orange du métro de Montréal, que le territoire de l'ensemble amorce sa transformation. Inauguré en 2007, le prolongement du métro ajoute trois stations à Laval, notamment la station de la Concorde située au nord de l'ensemble. Financé par le gouvernement du Québec et piloté par l'Agence métropolitaine de transport, ce projet va mener la Ville de Laval à revoir sa planification urbanistique aux abords des différentes stations. Au-delà des nouveaux objectifs de densification du secteur, plusieurs interventions sont menées pour bonifier l'aménagement urbain du secteur. Depuis, le secteur autour du métro de la Concorde continue à évoluer, se transformant d'ancien parc industriel à milieu de vie.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Deux artères se situent dans l'ensemble.
 - Le boulevard de la Concorde Ouest : emprise d'environ 38 m, quatre voies de circulation séparées par un terre-plein, une voie cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté. Le boulevard passe sous la voie ferrée grâce à un viaduc;
 - Le boulevard Cartier Ouest : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, une voie cyclable unidirectionnelle de chaque côté et un trottoir de chaque côté. Le boulevard passe par-dessus la voie ferrée grâce à un viaduc.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales orthogonales, composé de l'avenue Léo-Lacombe et de la rue François-Souillard.

ÎLOTS

- Les îlots de cet ensemble sont hérités d'un passé industriel et sont présentement en transformation en raison de la requalification du secteur associée à la nouvelle station de métro de la Concorde.
- Les îlots sont de taille et de forme irrégulières et, pour la plupart, sont très longs. L'un d'entre eux s'étend jusqu'à 715 m de long.



LDR 13

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est hétérogène dans sa taille, sa forme et son orientation.
- Les parcelles, tout comme les îlots, sont héritées d'un passé industriel et plusieurs d'entre elles sont présentement en transformation grâce à la requalification du secteur qui est associée à la venue de la station de la Concorde.

ESPACES CONSTRuits / NON CONSTRuits

- Le grain du bâti est plutôt hétérogène. Cet ancien secteur industriel où se construisent depuis les années 2010 des habitations présente des bâtiments de forme, de taille et d'orientation variable.
- L'espace non construit est principalement associé aux terrains des industries, aux friches industrielles, au stationnement incitatif à proximité de la station et à des espaces d'entreposages.



P. 616

CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Comme il s'agit d'un secteur en transformation, plusieurs types de bâtiments se côtoient. En fait, il s'agit d'un secteur industriel qui devient tranquillement un milieu de vie ayant majoritairement des bâtiments résidentiels.
- Les types architecturaux dominants sont le bâtiment industriel, qui disparaît peu à peu, le grand immeuble d'habitation (rue François-Souillard) et la maison néoéclectique (contigüe) (voir catalogue des types architecturaux).



121, 131 et 141, rue François-Souillard



348, avenue Léo-Lacombe



446, 448 A et 448 B, avenue Léo-Lacombe



130, avenue Léo-Lacombe



1280, 1296 et 1300, avenue Léo-Lacombe

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- L'ambiance actuelle est plutôt déstructurée en raison d'un processus de redéveloppement urbain en cours.
- Le paysage ouvert est marqué par de longs bâtiments industriels ayant peu d'ouvertures, et des sites d'entreposage.
- La végétation y est pratiquement absente.
- La voie ferrée, qui crée une barrière, œuvre comme point de repère visuel.



édicule de la station de métro de la Concorde



avenue Léo-Lacombe

RECOMMANDATIONS

- Le caractère très hétérogène, principalement associé au phénomène d'autoconstruction mené depuis plusieurs décennies, participe à l'identité de l'ensemble. Une stratégie d'encadrement règlementaire touchant les questions de marges avant et de volumétrie permettrait progressivement de resserrer l'encadrement du domaine public et le maintien du rythme entre les espaces construits et non construits. Cela dit, une liberté quant aux styles architecturaux et aux types de revêtement devrait être maintenue, permettant ainsi de conserver le caractère très hétérogène de l'ensemble.
- La densification nécessaire de l'ensemble, liée à sa nouvelle vocation de TOD, doit tout de même proposer un gradient de densité sensible aux réalités du quartier. La transition actuelle observable au sein des parcelles à vocation industrielle, situées dans le nord de l'ensemble, pourrait accueillir des constructions aux densités plus élevées. Il est cependant recommandé de prévoir une diminution progressive des hauteurs et des densités vers l'intérieur et le sud de l'ensemble.

