



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

Volet Étude typo-morphologique Section 3 Fiches des ensembles typo-morphologiques

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 alimentés en cours de réalisation.

Réalisé par :

enclume - atelier de développement territorial

En collaboration avec :

Patri-Arch

Pour le compte de :

Ville de Laval

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 Hammouda, photographe

Comité de suivi :

Perrine Lapiere, 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

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

Mars 2020

enclume

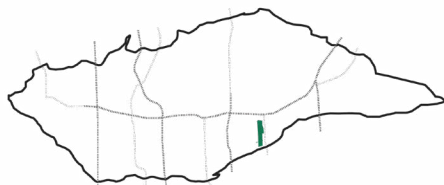


Québec 

SECTEUR SAINT-VINCENT-DE-PAUL



CENTRE DE LA NATURE



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs industriels
- Croissance démographique menant à la modernisation des infrastructures, des institutions municipales et des équipements publics
- Composition géologique et pédologique des sols ayant influencé la présence d'activités d'exploitation
- Activité d'exploitation de carrière liée à la présence d'un effleurement de pierre calcaire

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble est principalement constitué d'un grand parc formé par l'emprise d'une importante ancienne carrière, en exploitation des années 1910 jusqu'aux années 1930.

En 1915, l'entreprise montréalaise Laurin & Leitch achète des lots agricoles à l'intérieur du village de Saint-Vincent-de-Paul appartenant à deux fermiers dénommés Deguire et Corbeil. Cette entreprise entreprend aussitôt la construction d'importantes installations de concassage dans la partie nord-ouest du site.

Contrairement aux carrières du 19^e siècle, les nouvelles carrières du début du 20^e siècle ne visent plus à satisfaire seulement des besoins locaux occasionnels, mais répondent plutôt à la demande du grand marché de Montréal. C'est ainsi qu'en 1916, Laurin & Leitch cèdent leurs droits et leurs terrains à la *Montreal Crushed Stone Company*, laquelle entame la production de pierre concassée qui sert principalement aux grands chantiers routiers ou de construction. La carrière occupe alors un emplacement considérable entre la rivière des Prairies et le chemin de fer du Canadien Pacifique, par lequel elle expédie sa production. En une douzaine d'années, l'entreprise parvient à y extraire une quantité exceptionnelle de pierre en regard des capacités de production de l'époque. Elle se distingue par son haut niveau de mécanisation, qui a demandé d'importants investissements.

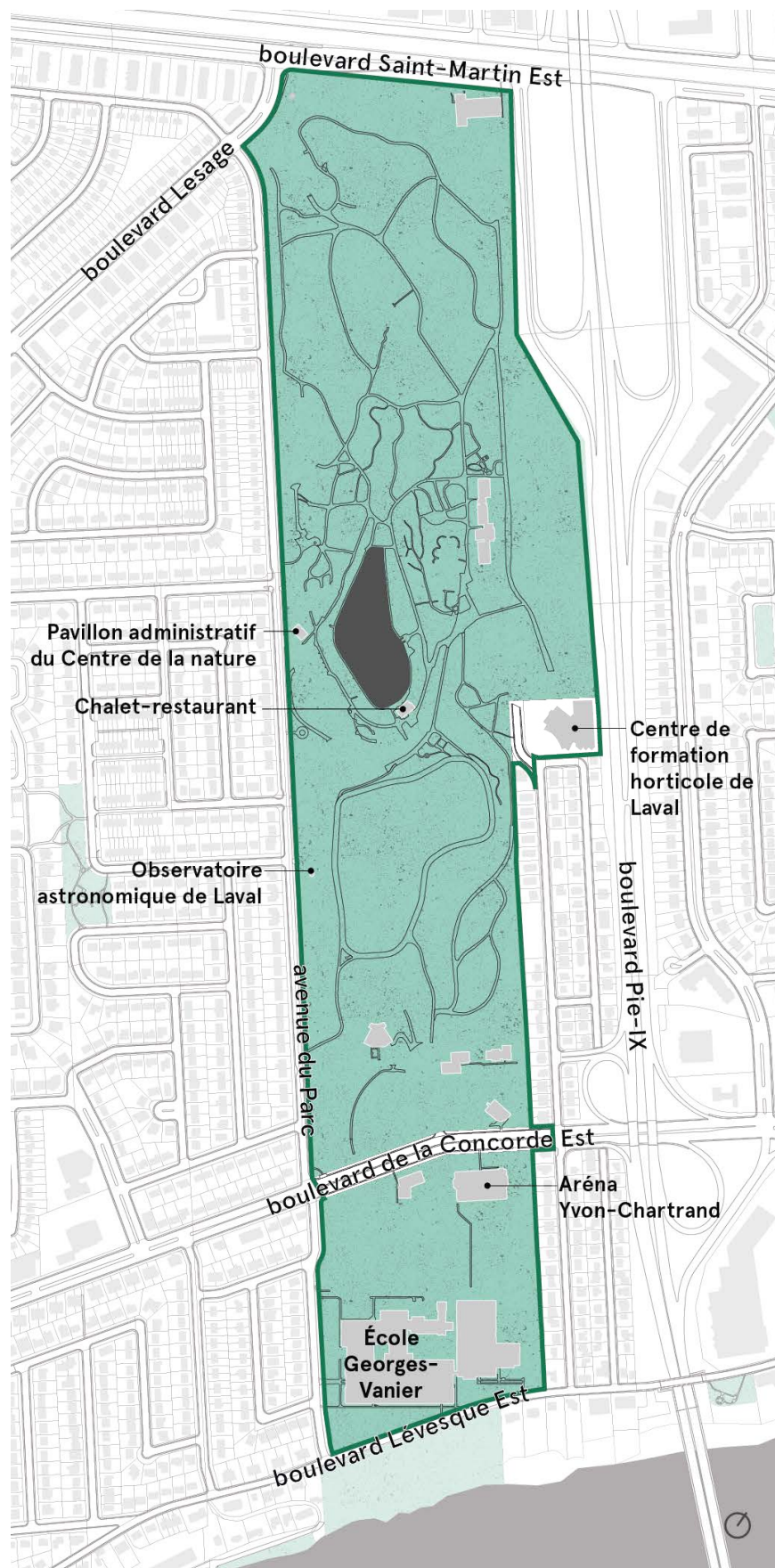
Toutefois, la crise économique fait chuter énormément la demande. L'exploitation suit son cours malgré tout, mais l'entreprise finit par faire faillite en 1932. Elle aura tout de même laissé sa marque sur le site, déterminant à jamais sa topographie. Par la suite, le site d'exploitation sera vendu, utilisé à d'autres usages, puis transformé en parc.

D'une part, le terrain de l'ancienne carrière de la *Montreal Crushed Stone* est acheté vers le milieu des années 1940 par la congrégation des Frères Maristes afin d'y construire, dans la partie sud, un juvénat (1948), transformé plus tard en l'école secondaire Georges-Vanier. La partie au nord du boulevard de la Concorde, prolongé dans ce secteur dans les années 1960, quant à elle sert à l'enfouissement de déchets urbains dans les années 1950 et au début des années 1960. Puis, l'espace est transformé en parc en deux phases.

En 1961, une grande partie du site est achetée par la Ville de Saint-Vincent-de-Paul, qui y aménage un parc, équipé d'une grande piscine et d'un terrain de baseball, qui existent toujours aujourd'hui et occupent la section au nord du boulevard de la Concorde. Puis, en 1968, la nouvelle Ville de Laval décide d'y aménager le Centre de la nature. Plusieurs aménagements sont réalisés dans les années 1970 et 1980, dont un bâtiment de ferme, un pavillon d'accueil, le village des arts, etc. Certains bâtiments situés dans l'ensemble sont aussi construits durant cette période. C'est le cas de l'aréna (1975) et des ateliers municipaux (1984). Enfin, au début des années 1990, le parc est agrandi par l'ajout d'un terrain vacant situé aux abords de la route 125. C'est durant cette décennie que les derniers bâtiments du site sont construits, dont la caserne de pompiers (1990), les garderies (1991) et la station de pompage (1991).

Il faut aussi souligner que c'est durant la période comprise entre les années 1960 et 1990 que nous assistons à la consolidation du territoire situé au pourtour de cette ancienne carrière devenue le Centre de la nature de Laval.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › Une artère se situe dans l'ensemble :
 - › Le boulevard de la Concorde Est : emprise d'environ 30 m, six voies de circulation séparées par un terre-plein et possède un trottoir de chaque côté.
- › Le reste de l'ensemble est composé d'espaces de stationnements ainsi que de chemins et de voies d'accès pour faciliter les déplacements à l'intérieur du Centre de la nature.

ÎLOTS

- › L'ensemble est composé de deux îlots. Au nord, il s'agit d'un grand îlot rectangulaire délimité par le boulevard Saint-Martin Est au nord, le boulevard de la Concorde Est au sud, le boulevard Pie-X à l'est ainsi que l'avenue du Parc à l'ouest. Cet îlot a une dimension approximative de 400 m de large et 1380 m de profond. Le second îlot, de forme carrée, est délimité par le boulevard de la Concorde Est au nord, le boulevard Lévesque Est au sud, le boulevard Pie-X à l'est ainsi que l'avenue Mondor à l'ouest. Cet îlot a des dimensions approximatives de 320 m de large et 330 m de profond.
- › Ces îlots sont bordés de secteurs résidentiels des années 1950 situés à l'extérieur de l'ensemble, plus à l'est.

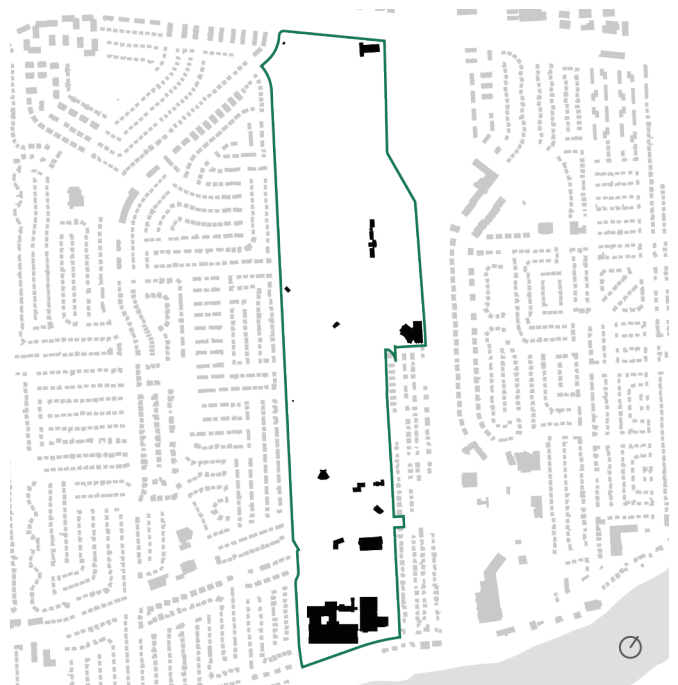


PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est hétérogène. D'une part, il y a une immense parcelle associée aux espaces extérieurs et aménagés du Centre de la nature. D'autre part, certaines parcelles d'institutions ou services publics y sont situées, tels que le centre de formation l'Impulsion, l'aréna Yvon-Chartrand, la caserne de pompier Station 3, la piscine Saint-Vincent, le centre de la petite enfance La Marmaille, le Centre de formation horticole de Laval, les bureaux municipaux de Loisirs et une station de pompage.
- › La grande parcelle du Centre de la nature est orientée selon l'axe nord-sud et a des dimensions approximatives de 400 m de large et 1380 m de profond.

ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Les espaces non construits dominent cet ensemble.
- › Les quelques bâtiments qui s'y trouvent sont soit directement associés au Centre de la nature, soit aux différents services publics.



CADRE BÂTI

TPOLOGIE

- › Le cadre bâti de cet ensemble est composé de différents bâtiments publics liés à des usages différents : parc, lieu de formation, aréna, caserne de pompier, etc.
- › Le type de bâtiment dominant est donc celui du bâtiment institutionnel (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Pavillon de la piscine Saint-Vincent, 3999, boulevard de la Concorde Est (patrimoine moderne)
- Aréna Yvon-Chartrand, 4100, boulevard de la Concorde Est (patrimoine moderne)
- Ancien juvénat Saint-Joseph des Frères Maristes, 3995, boulevard Lévesque Est (patrimoine moderne)
- École secondaire Georges-Vanier, 3995, boulevard Lévesque Est (patrimoine moderne)
- Pavillon administratif du Centre de la nature, 901, avenue du Parc (patrimoine moderne)
- Centre de formation horticole de Laval, 1051, croissant Pierre-Bédard (patrimoine moderne)



chalet-restaurant du Centre de la nature



observatoire astronomique de Laval



École secondaire Georges-Vanier, 3995, boulevard Lévesque Est

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › L'ambiance du Centre de la nature est grandement influencée par la végétation de ce grand parc public, accessible été comme hiver. La présence des jardins et plus généralement du volet horticole du parc contribue fortement à cette expérience.
- › Les points de repères visuels sont les différents bâtiments publics situés aux extrémités nord et sud de l'ensemble ainsi que le bassin central qui rappelle l'ancienne carrière.



Centre de la nature

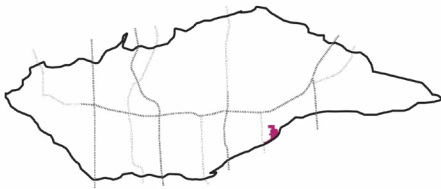


Piscine du Centre de la nature

RECOMMANDATIONS

- › Créer un seuil clair marquant la présence du Centre de la nature de Laval en bonifiant l'aménagement paysager encadrant le boulevard de la Concorde.
- › Préserver les allées d'arbres encadrant les chemins d'accès au parc.
- › Préserver des percées visuelles à partir de la voie publique vers des éléments de repère, tels que l'observatoire astronomique et le pavillon administratif sur l'avenue du Parc, en établissant une stratégie d'entretien horticole.
- › Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- › Retirer les clôtures en mailles de chaîne qui entourent les espaces ouverts du parc et les remplacer par d'autres formes d'encadrements (clôtures plus basses et perméables, mieux adaptées à un parc d'envergure, stratégie végétale, etc.).
- › Mettre en place une stratégie d'entretien horticole pour les arbres et arbustes situés sur le domaine public afin d'assurer le renouvellement des espèces et le maintien du caractère intime du lieu.

VILLAGE SAINT-VINCENT-DE-PAUL



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement
- Développement des chemins anciens engendré par une logique d'occupation et d'usages agricoles
- Croissance démographique menant à la modernisation des infrastructures, des institutions civiques et des équipements publics
- Développement structuré autour d'une trame de rue orthogonale influencée par un patron d'urbanisation du début du 20^e siècle

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble principalement résidentiel et comportant des institutions importantes est issu d'un long développement du principal hameau villageois de la paroisse de Saint-Vincent-de-Paul dont le début remonte à la seconde moitié du 19^e siècle autour de l'église paroissiale.

Au tournant du 18^e siècle, certains agriculteurs, jouissant d'une situation géographique stratégique sur l'île Jésus, morcellent leurs terres pour permettre le développement de petites centralités. Loin d'être un geste planifié, ce phénomène a tout de même comme effet, vers le début du 19^e, d'engendrer le développement du hameau villageois apparu au 18^e siècle. Dans ce contexte, le village de Saint-Vincent-de-Paul est l'un des premiers à prendre son essor en bordure de la rivière des Prairies et du ruisseau Lapinière.

Au début du 19^e, le village de Saint-Vincent-de-Paul est un lieu de rencontre et d'échanges, au milieu d'une étendue agricole et rurale. Le village est alors divisé en deux parties. Près du pont du Ruisseau Lapinière se situe le «bas» du village. Il s'agit du tout premier noyau de Saint-Vincent-de-Paul, où se situe la maison Labelle (6175, boulevard Lévesque Est) (DUV_16). Ensuite, Saint-Vincent-de-Paul s'est développé vers l'ouest, créant ainsi le «haut» du village à la croisée des chemins anciens de la Grande-Côte (actuellement, boulevard Lévesque) et la montée Saint-François.

La croissance du village s'amorce réellement au milieu du 19^e siècle, alors que des institutions majeures s'y installent. En 1854, le Collège Laval, toujours présent aujourd'hui, ainsi que l'église actuelle de Saint-Vincent-de-Paul sont construits. Ensuite, en 1862 est édifié le couvent des Sœurs de la Providence, sur le site de l'ancienne église paroissiale et devant la nouvelle. En 1873, une ancienne école de réforme est rénovée afin de pouvoir y accueillir le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, le deuxième établissement correctionnel du Canada et le seul de langue francophone (SVP_o6).

Grâce à l'arrivée du pénitencier, le village a accès aux infrastructures d'aqueduc et d'électricité dès la fin du 19^e siècle. De plus, cette institution majeure crée, dès ses premières années d'activité, 50 emplois. La plupart de ces employés sont alors obligés de demeurer à proximité de la prison, en cas d'urgence. Ce qui incite plusieurs d'entre eux à

s'installer au village. D'autres améliorations et infrastructures, telles que le macadamisage des routes et l'installation de trottoirs de ciment vont être réalisées dès le début du 20^e siècle. Le village de Saint-Vincent-de-Paul devient donc l'un des secteurs les plus urbanisés de l'île Jésus, à l'époque, cette collaboration, entre les autorités municipales et institutions carcérales vont devenir coutume pour le développement du village. Par exemple, certains détenus seront même être affectés à l'entretien des principaux chemins.

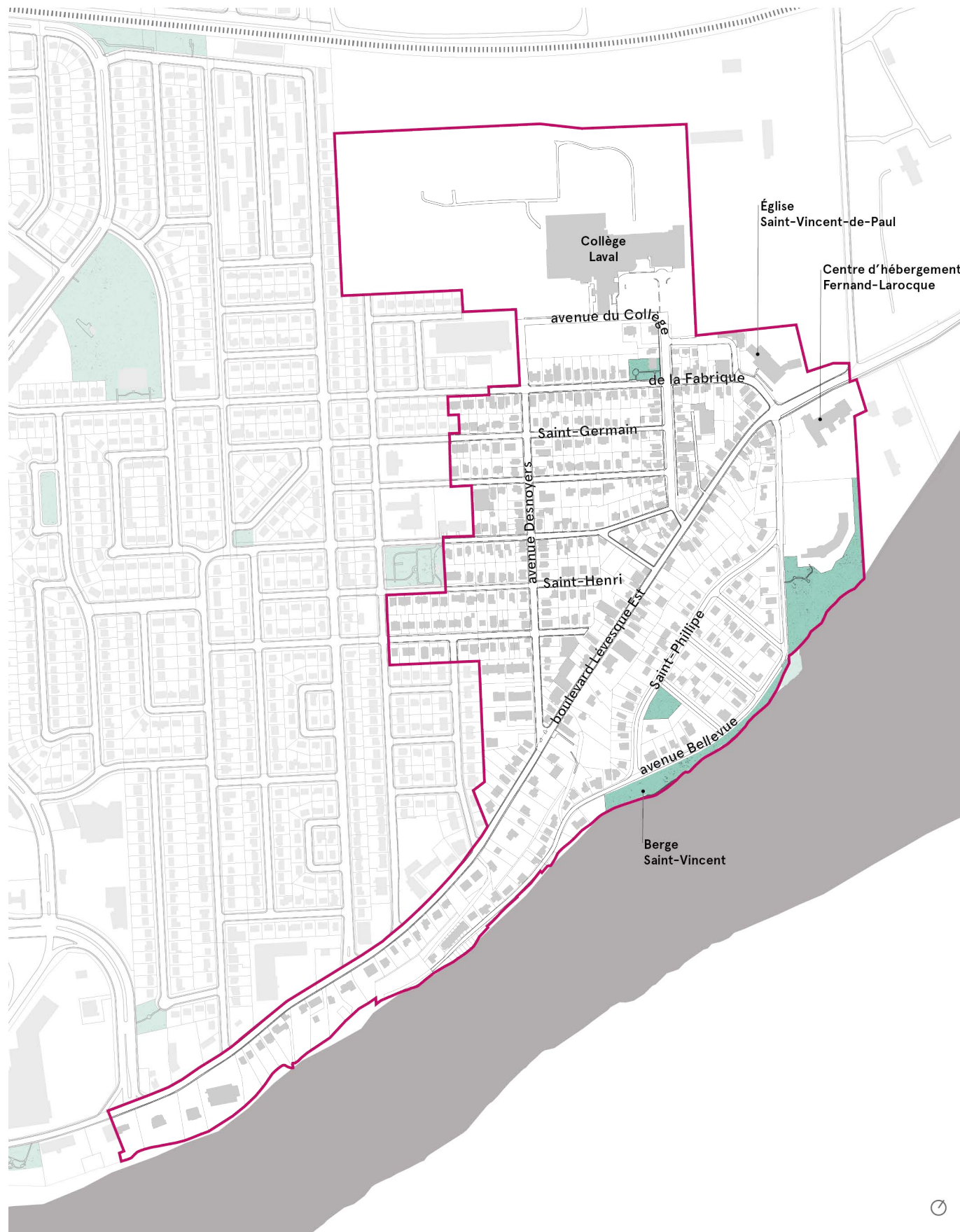
En 1952, le village de Saint-Vincent-de-Paul se sépare de la paroisse et devient une ville à part entière. Le territoire de l'ensemble est alors le cœur administratif et institutionnel de cette nouvelle entité administrative, auquel s'ajoute un secteur de terres agricoles adjacentes (SVP_o3). La même année, le centre de formation du pénitencier, divisé dans deux autres prisons, ouvre ses portes et concrétise l'importance de Saint-Vincent-de-Paul pour le secteur carcéral canadien (SVP_o6).

Au cours des années 1950, la ville de Saint-Vincent-de-Paul poursuit son développement. Le noyau villageois se développe et de nouveaux types architecturaux font leur apparition au sein de cet ensemble, dont le bungalow. En 1961, la ville de Saint-Vincent-de-Paul achète des terrains de l'ancienne carrière de la *Montreal Crushed Stone*, à l'ouest, pour y aménager un parc, équipé d'une grande piscine et d'un terrain de baseball, qui existent toujours aujourd'hui (Centre de la Nature) (SVP_o1).

Au moment de la création de la Ville de Laval, en 1965, la ville de Saint-Vincent-de-Paul est la deuxième ville la plus densément peuplée de l'île Jésus, après Pont-Viau. Le territoire de l'ensemble, associé au village, son secteur riverain ainsi que ses institutions d'enseignement et religieuses, est alors complètement développé.

Il faut spécifier que la venue du pénitencier et ses expansions successives auront pour effet d'influencer grandement la forme urbaine de Saint-Vincent-de-Paul ainsi que le développement du village. Cet ensemble représente une histoire unique d'un noyau villageois qui dès la fin du 19^e siècle grâce à une institution carcérale.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Une artère se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard Lévesque Est (à l'ouest de la rue de la Fabrique) : emprise d'environ 12 m, deux voies de circulations, des stationnements sur rue du côté sud et un trottoir de chaque côté de la rue;
 - Le boulevard Lévesque Est (à l'est de la rue de la Fabrique) : emprise d'environ 17 m, deux voies de circulations, une bande cyclable bidirectionnelle du côté sud) et un trottoir de chaque côté de la rue.
- Une collectrice se situe dans l'ensemble :
 - La rue de la Fabrique : emprise d'environ 13 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue du côté sud et un trottoir de chaque côté de la rue.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales majoritairement orthogonales organisées selon une trame orthogonale héritée de trois logiques :
 - Perpendiculaire par rapport au chemin ancien devenu le boulevard Lévesque;
 - Perpendiculaire par rapport au découpage cadastral des anciennes terres agricoles, et donc parallèle à la berge.
- La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 12 à 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue et un trottoir de chaque côté.

ÎLOTS

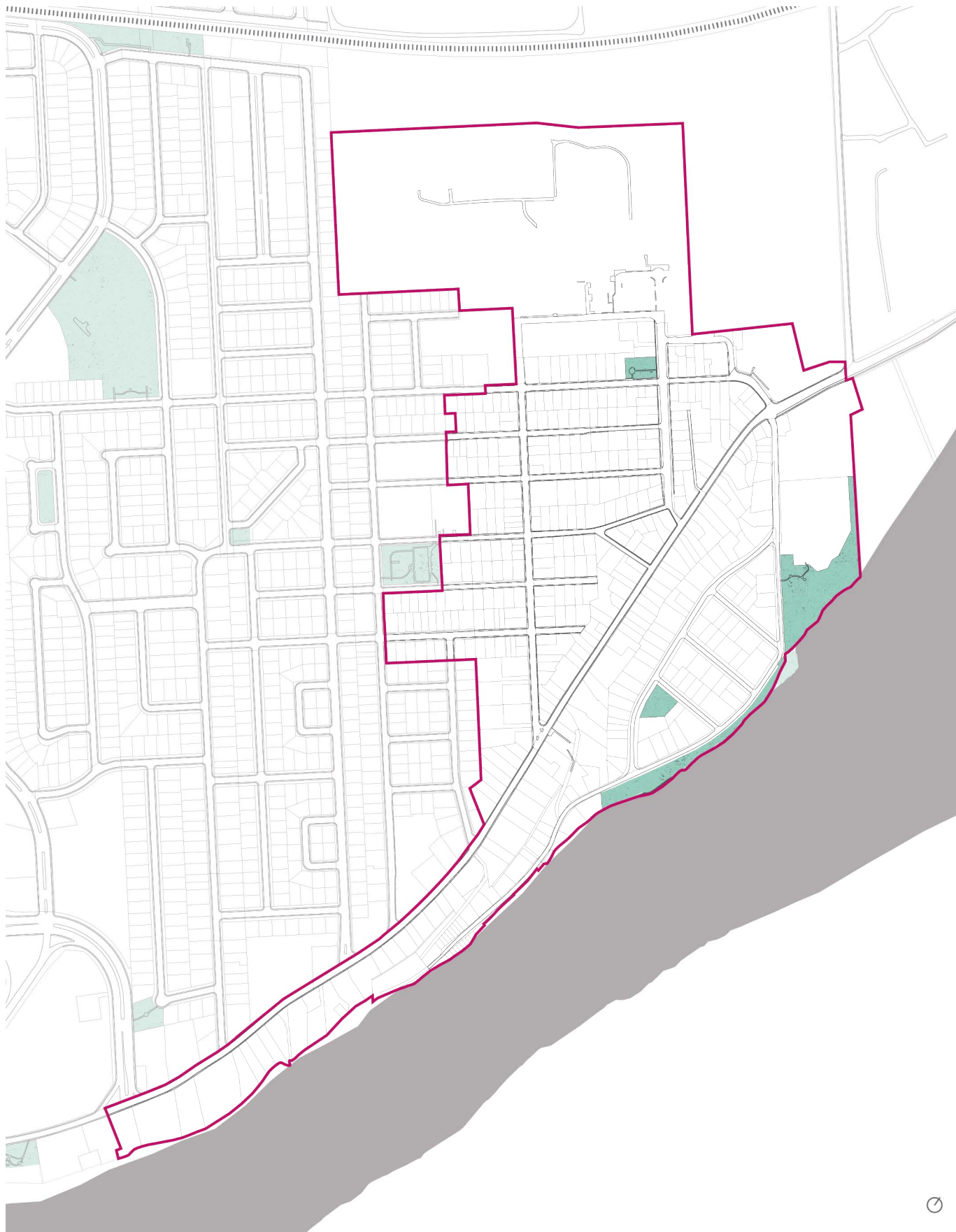
- Les îlots sont de taille, de forme et d'orientation hétérogènes, compte tenu d'un réseau de rues héritées de différentes logiques d'orientation.
- Certains îlots, situés à l'intérieur du quadrilatère formé de la rue St-Vincent (nord), du boulevard Lévesque Est (sud), de l'avenue Champagnat (ouest) et de l'avenue du Collège (est), possèdent néanmoins des caractéristiques similaires quant à leur orientation et leur taille.
- Les îlots les plus fréquents possèdent une largeur d'environ 60 m et une longueur d'environ 220 m.

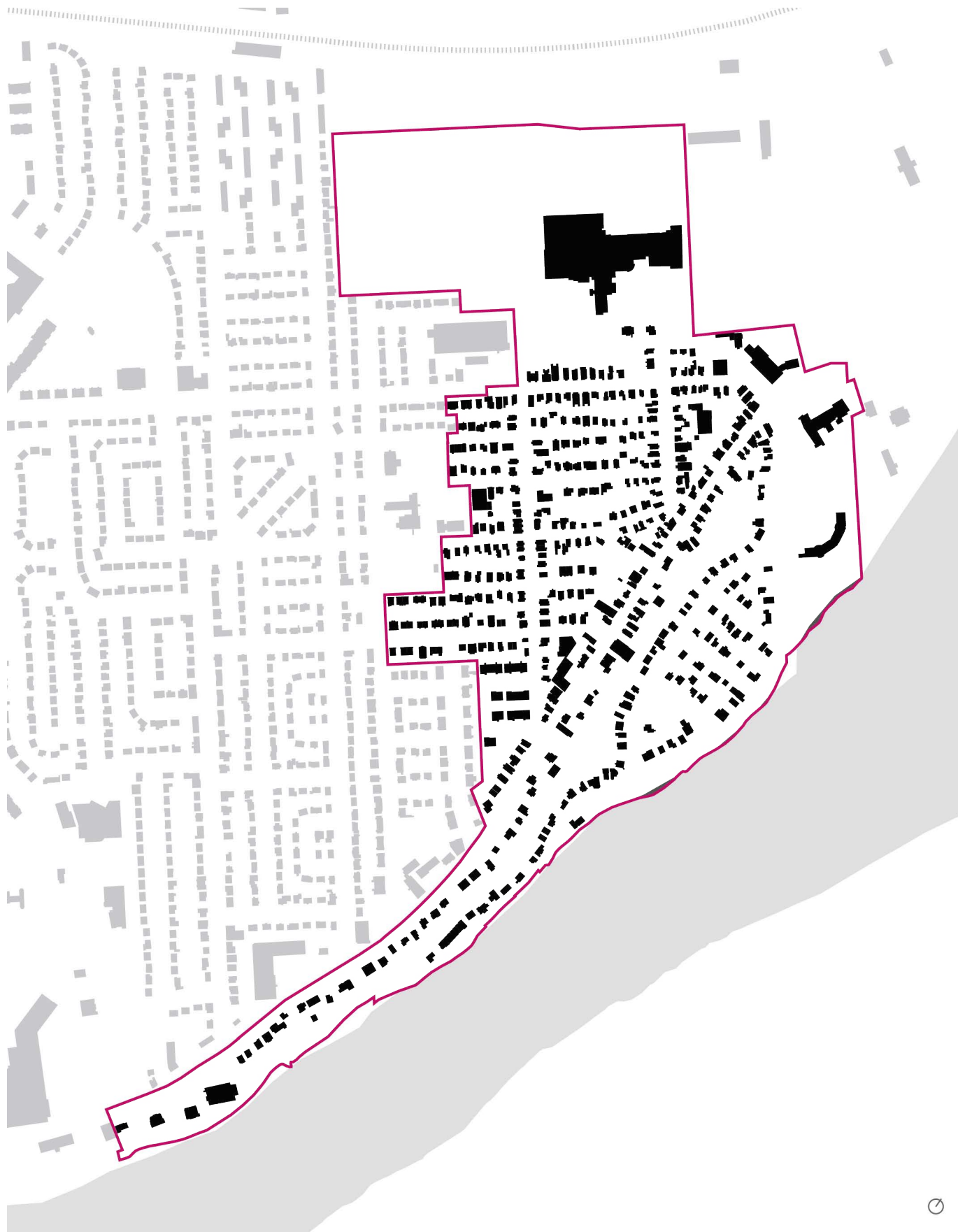
PARCELLAIRE

- À l'intérieur de la trame orthogonale, le découpage parcellaire est plutôt homogène. Les parcelles les plus fréquentes sont de forme rectangulaire et leur dimension typique est d'environ 30 m de profondeur par 15 m de largeur.
- Le long du boulevard Lévesque Est, le découpage parcellaire est plutôt hétérogène s'adaptant à la sinuosité du chemin ancien conditionné par la topographie et la berge de la rivière des Prairies.
- Certaines parcelles sont associées à des maisons jumelées et sont plus étroites, faisant 9 m de large.
- Les parcelles de taille et de forme plus irrégulière sont associées à des usages institutionnels, commerciaux, des parcs ou encore des projets résidentiels plus denses situés dans l'ouest de l'ensemble.

ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est fin et plutôt homogène.
- Le bâti ayant un plus gros gabarit est associé aux bâtiments institutionnels.
- L'analyse des formes construites permet de remarquer que les bâtiments ayant un plus gros gabarit se situent dans les parties nord et est de l'ensemble.





CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est hétérogène en raison des nombreuses phases de développement de cet ensemble. On y retrouve principalement des bâtiments de type résidentiel, ainsi que des bâtiments de type commercial et institutionnel.
- Les types architecturaux dominants sont le plex du début du 20^e siècle, la maison *boomtown* et le bungalow toit à croupe (avec ligne faîtière parallèle à la rue) (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Maison *boomtown*, 261, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Maison éclectique, 267, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 353, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 361, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Ancien hôpital Auclair, 371, avenue Bellevue (patrimoine institutionnel traditionnel)



5187, rue de la Fabrique



1078, avenue du Collège



5210, rue de la Fabrique



1041-1043, avenue du Collège



5332, boulevard Lévesque Est



5169, rue Saint-Henri

CADRE BÂTI

- Maison éclectique, 467, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Maison éclectique, 530, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 562, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Maison éclectique, 658, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 686, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 730-732, avenue Bellevue (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1026-1028, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1029-1031, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 1034-1040, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1041-1043, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1046, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1050-1052, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1054-1056, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 1064, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1074-1076, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 1078, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1081-1085, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Théâtre du Vieux-Saint-Vincent (ancien garage), 1086, avenue du Collège (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Maison Adélarde-Poirier, 1099, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Maison éclectique, 1100, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 1110, avenue du Collège (patrimoine traditionnel)
- Collège Laval, 1275, avenue du Collège (patrimoine institutionnel moderne)
- Duplex, 1030-1032, avenue Desnoyers (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1031-1033, avenue Desnoyers (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1034-1036, avenue Desnoyers (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1035-1037, avenue Desnoyers (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1038-1040, avenue Desnoyers (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1042-1044, avenue Desnoyers (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1046-1048, avenue Desnoyers (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 1069, avenue Desnoyers (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 4944-4946, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex jumelé, 5169-5175, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5174-5176, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex jumelé, 5177-5183, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex jumelé, 5182-5188, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5185-5187, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5189-5191, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex jumelé, 5190-5196, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5193-5195, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)



730-732, avenue Bellevue



5182-5188, rue de la Fabrique

CADRE BÂTI

- Duplex, 5197-5199, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5198-5200, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5202-5204, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5205-5207, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Maison cubique d'un étage, 5206, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 5210, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 5214-5216, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 5222, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 5303, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 5308, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Maison *shoebox*, 5313-5313A, rue de la Fabrique (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 1086-1088, place J.-Eudes-Blanchard (patrimoine traditionnel)
- Ancien hôtel de ville, caserne d'incendie et poste de police, 1111, place J.-Eudes-Blanchard (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 4592, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison cubique d'un étage, 4598, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison Joseph-Mayé, 4706, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Résidence Les Acacias, 4855, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 4928, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 4947, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 4995, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5062-5064, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 5066-5068A, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5088-5092, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 5109-5113, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5116-5118, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5128-5130, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 5129-5133, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 5132, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 5143-5145, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 5164, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 5192-5194, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex jumelé, 5201-5207, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 5214-5214A, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5216-5218, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5219-5221, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 5251, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)



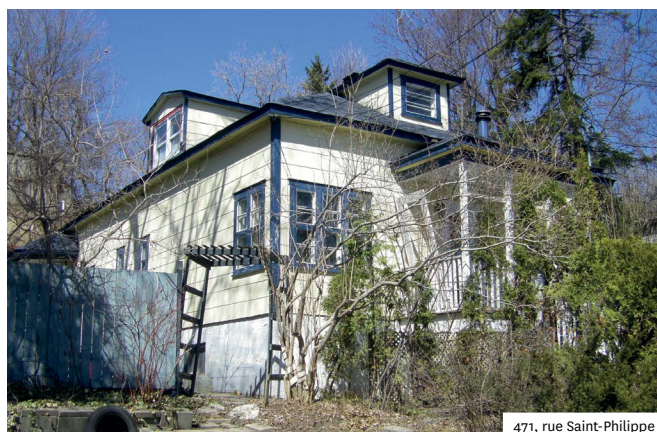
4592, boulevard Lévesque Est



5143-5145, boulevard Lévesque Est

CADRE BÂTI

- Maison à mansarde, 5258-5262, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 5288, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Ancien bureau de poste, 5301-5303, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Ancienne auberge des Écores, 5312, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 5332-5334, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 5336-5338, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 5342-5344, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 5358-5360, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5361-5363, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison Joseph-Wenceslas-Lévesque, 5365-5369, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5381-5383, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison Amélia-Merckell, 5395, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- Maison de la Providence (centre d'hébergement Fernand-Larocque), 5436, boulevard Lévesque Est (patrimoine religieux traditionnel)
- Église Saint-Vincent-de-Paul, 5443, boulevard Lévesque Est (patrimoine religieux traditionnel)
- Presbytère Saint-Vincent-de-Paul, 5443, boulevard Lévesque Est (patrimoine religieux moderne)
- Maison traditionnelle québécoise, 228, rue de Saint-Césaire (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 251-253, rue de Saint-Césaire (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 269, rue de Saint-Césaire (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 5199, rue Saint-Germain (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 5207, rue Saint-Germain (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 5208, rue Saint-Germain (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 5216, rue Saint-Germain (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 5208, rue Saint-Jacques (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 5212, rue Saint-Jacques (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 5215-5217, rue Saint-Jacques (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 5216, rue Saint-Jacques (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 71, rue Saint-Jean-Baptiste (patrimoine traditionnel)
- Duplex, 5163-5167, rue Saint-Joseph (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 5199, rue Saint-Joseph (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 5203-5205, rue Saint-Joseph (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 5216, rue Saint-Joseph (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 34, rue Saint-Julien (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 309, rue Saint-Philippe (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 325, rue Saint-Philippe (patrimoine traditionnel)
- Maison cubique d'un étage, 471, rue Saint-Philippe (patrimoine traditionnel)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est dominée par de grands arbres matures, ainsi que les cours avant gazonnées.
 - › La topographie de l'ensemble propose un dénivelé unique sur le territoire lavallois, permettant notamment d'obtenir certaines percées visuelles vers la rivière.
 - › Le paysage bâti très éclectique, l'implantation dense située près de la voie publique et l'étroitesse de certaines rues témoignent du caractère plus ancien et villageois du territoire et toujours en évolution.
 - › L'intersection avec terre-plein du boulevard Lévesque Est et l'avenue Desnoyers constitue un repère dans la trame.
 - › L'intersection entre la rue de la Fabrique et le boulevard
- Lévesque Est marque un changement d'ambiance dans l'ensemble et marque un seuil d'entrée vers une ambiance villageoise notamment par le rétrécissement de la largeur de l'emprise de la voie publique et par l'implantation des bâtiments très près de celle-ci.
 - › Le collège Laval, l'église Saint-Vincent-de-Paul, les murailles de pierre du pénitencier, le centre d'hébergement Fernand-Larocque et la rivière des Prairies sont les principaux points de repère visuels de l'ensemble.
 - › Les luminaires distinctifs contribuent à l'ambiance villageoise d'antan par leur signature esthétique particulière et par leur hauteur adaptée à l'échelle piétonne.



église Saint-Vincent-de-Paul

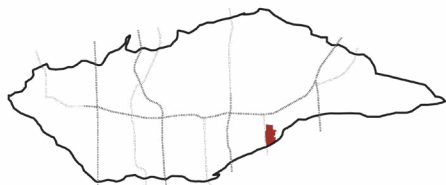


rue Saint-Germain

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 de chacune des rues en fonction de leur époque spécifique de développement.
- › Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- › Favoriser l'accès à la berge Saint-Vincent en aménageant, entre autres, un accès piétonnier et/ou cycliste le long de l'avenue Bellevue.
- › Mettre en place une stratégie d'entretien horticole pour les arbres matures situés sur le domaine public qui témoignent de l'ancienneté de l'ensemble et prolonger cette intervention le long du boulevard Lévesque Est afin d'harmoniser l'ambiance particulière de l'ensemble.
- › Limiter la surface asphaltée en cours avant des commerces afin d'éviter l'impression d'un stationnement sur rue et de brouiller les repères entre le domaine privé et le domaine public.
- › Retirer les clôtures métalliques, en totalité ou en partie, qui encerclent le parc Adélarde-Poirier de manière à renforcer leur caractère public, mieux intégré à la trame, et diminuer l'impression d'être des espaces enclavés.
- › Mettre en place une stratégie d'aménagement pour créer un seuil à l'entrée du terrain du Collège Laval afin de démarquer les entrées de stationnements de la voie publique.
- › Mettre en valeur le seuil d'entrée situé à l'est de l'ensemble à l'intersection du boulevard Lévesque Est et de la rue de la Fabrique à travers une intervention alliant design urbain et aménagement paysager.
- › Bonifier les percées visuelles vers la rivière des Prairies en établissant une stratégie d'entretien horticole et d'encadrement réglementaire des nouvelles constructions sur le boulevard Lévesque Est.
- › Mettre en place une stratégie d'entretien et de renouvellement des luminaires de rue qui sont particuliers à cet ensemble.

BELLEVILLE HOUSING



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
- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire
- Croissance démographique menant à la modernisation des infrastructures, des institutions civiques et des équipements publics

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble résidentiel, commercial et institutionnel s'est principalement développé au cours des années 1950, 1960 et 1970. Ce territoire est surtout associé aux premiers développements résidentiels en périphérie du village de Saint-Vincent-de-Paul, ainsi qu'à l'arrivée de la route 125 au tournant des années 1960.

Au 19^e siècle, ce territoire fait partie des terres agricoles limitrophes à l'ouest du village de Saint-Vincent-de-Paul (SVP_01). Ces terres cultivées se déploient à partir du chemin de la Grande-Côte (boulevard Lévesque) jusqu'au chemin de fer du Canadien Pacifique situé plus au nord. En 1937 est inauguré le pont Caron (actuel pont Pie-IX) qui permet aux citoyens de rejoindre facilement Montréal-Nord et l'île de Montréal.

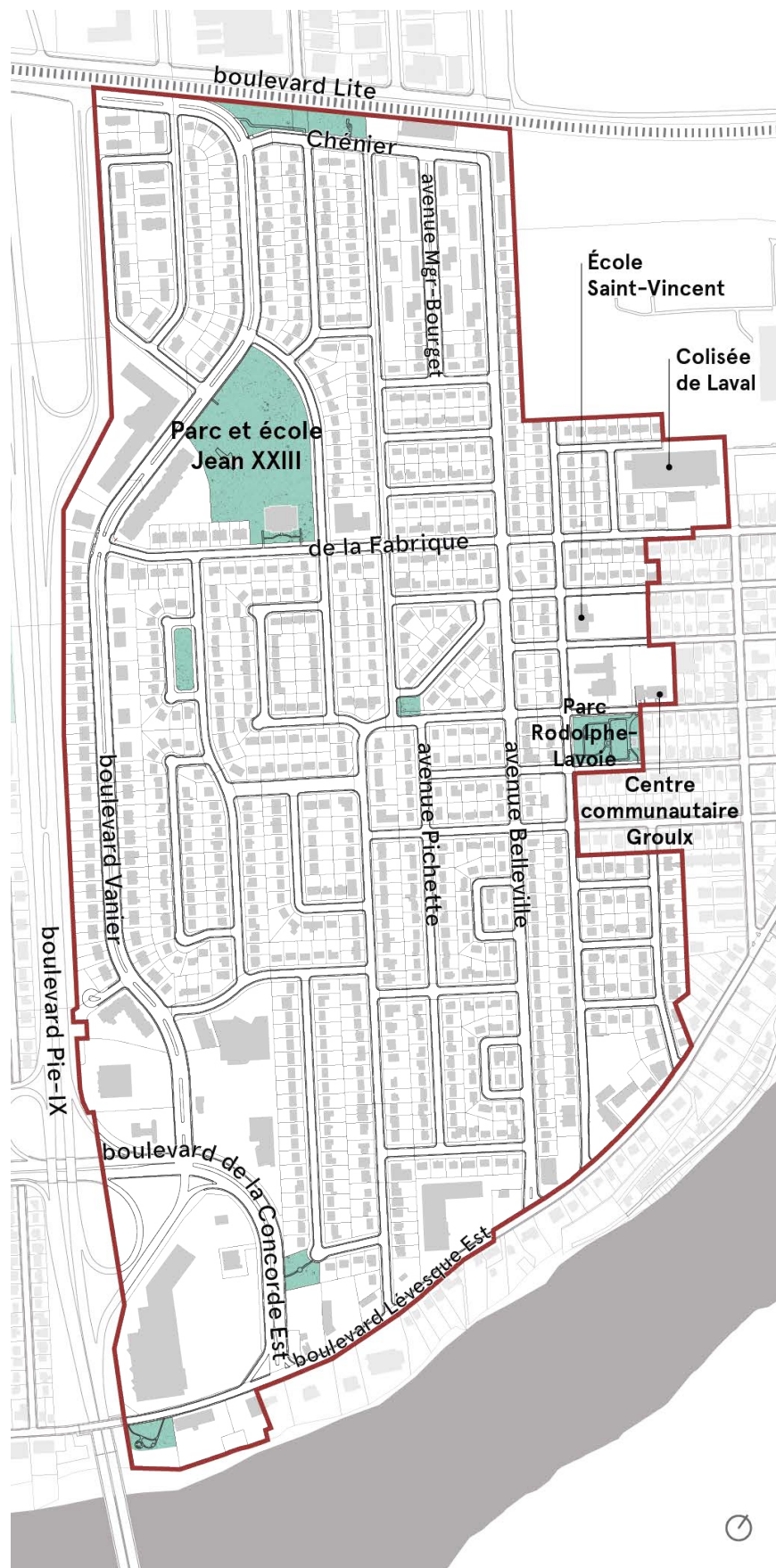
En 1952, le village de Saint-Vincent-de-Paul se sépare de la paroisse et devient une ville à part entière. Le territoire de l'ensemble est alors inclus dans cette nouvelle entité administrative. L'ensemble est encore majoritairement agricole, mais de grandes transformations se préparent. En 1954, la *Belleville Housing* retient l'architecte montréalais Gabriel Jarry pour concevoir des bungalows à un étage. Ce grand projet immobilier permet de créer l'avenue Belleville ainsi que les différentes rues qui lui sont perpendiculaires afin d'y accueillir les bungalows. Entre 1954 et 1958, la *Belleville Housing* construit environ 300 demeures dans le secteur. Au même moment que cet engouement immobilier, la ville de Saint-Vincent-de-Paul voit apparaître sur son territoire un aréna (colisée de Laval) (1953), les écoles Notre-Dame (1956), Saint-Vincent (1958), Groulx (1958) (devenu un centre communautaire), ainsi que le parc Rodolphe-Lavoie.

Aux débuts des années 1960, les urbanistes-conseils Soudre & Latté conçoivent le plan de zonage de la Ville de Saint-Vincent-de-Paul. Ils proposent de créer plusieurs parcs de quartiers pour organiser le développement du territoire. On planifie alors les futurs développements de l'ensemble autour du parc et de l'école Jean-XXIII, construits en 1960. Au cours des années 1960, le territoire de l'ensemble sera complètement développé. Des petits immeubles à logements ainsi que des jumelés s'insèrent dans ce paysage majoritairement composé de bungalows. En 1966, cette

croissance démographique mène à des travaux de réfection sur le pont Caron afin de doubler sa largeur et sa capacité. Il est alors renommé le pont Pie-IX. Au même moment, on planifie le réaménagement du boulevard Pie-IX en une réelle autoroute.

Ainsi, au cours des années 1970, après la création de la Ville de Laval et l'ouverture de la route 125 (boulevard Pie-IX), les terrains près de l'infrastructure sont développés afin de tirer profit de l'achalandage créé par le nouvel équipement routier. Centres d'achats, épiceries grandes surfaces et stations-service viennent s'implanter dans la partie sud-ouest de l'ensemble.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

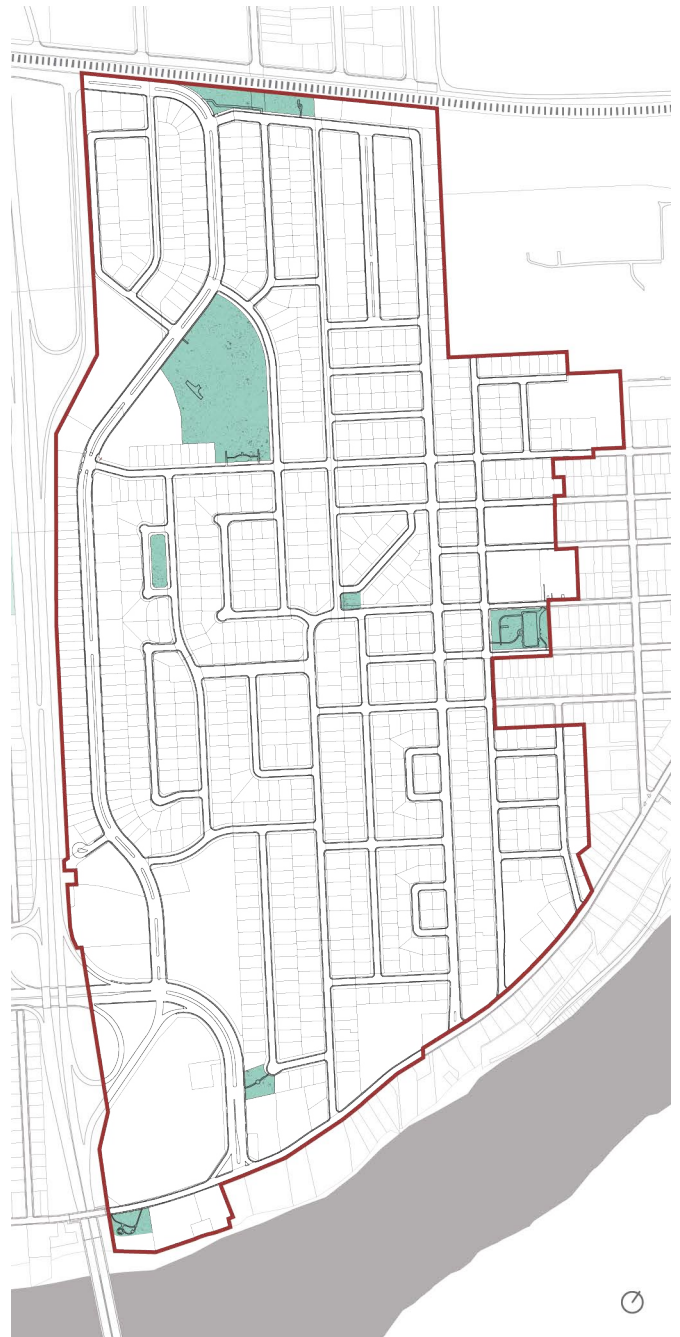
- Une artère se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard de la Concorde Est : emprise d'environ 35 m, six voies de circulation séparées par un large terre-plein gazonné et planté et un trottoir de chaque côté.
- Trois collectrices se situent dans l'ensemble :
 - Le boulevard Vanier : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation séparées par un terre-plein planté et gazonné, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
 - La rue de la Fabrique : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation et un trottoir de chaque côté de la rue;
 - La place Chénier et l'avenue Belleville : emprise d'environ 20 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 majoritairement organisées selon une trame orthogonale, formant aussi quelques boucles. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue et un trottoir de chaque côté.

ÎLOTS

- Les îlots sont de taille, de forme et d'orientation hétérogènes.
- Les îlots les plus fréquents possèdent une largeur variant entre 60 m et 65 m.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt hétérogène dans sa forme en raison des nombreux petits développements immobiliers qui ont eu lieu successivement dans l'ensemble et de la forme des îlots. Cela dit, la profondeur de ceux-ci semble plutôt régulière.
- Les parcelles de plus grandes tailles sont associées aux commerces ainsi qu'aux espaces publics.
- Un secteur d'habitations à logements, autour de l'avenue Monseigneur-Bourget, présente des parcelles résidentielles de plus grande taille.



TISSU URBAIN

ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est fin et plutôt homogène pour la plupart du bâti résidentiel. De plus gros gabarits sont associés aux petits immeubles de logements, aux *walk-up* et aux maisons contigües situés dans la partie nord de l'ensemble
- › Le bâti ayant un plus gros gabarit est associé aux bâtiments commerciaux, près de la route 125, et aux bâtiments institutionnels.



CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble se présente par regroupements plutôt homogènes. On y retrouve 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 croupes (ligne faîtière parallèle à la rue), le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière parallèle à la rue) et le plex moderne (jumelé) (voir catalogue des types architecturaux).
- Plusieurs variations typologiques du bungalow se retrouvent à l'intérieur de cet ensemble en raison des nombreux modèles proposés aux acheteurs par les différents promoteurs.
- Une concentration de petits immeubles de logements se situe dans la partie nord-ouest de l'ensemble et une concentration de *walk-up* (jumelé) dans la partie nord-est de l'ensemble (voir catalogue des types architecturaux).



Colisée de Laval, 1110, avenue Desnoyers



1023, avenue Pichette



1185, avenue Monseigneur-Bourget

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- École primaire Jean-XXIII, 4561, rue de la Fabrique (patrimoine institutionnel moderne)
- Centrale téléphonique Bell, 4615, rue de la Fabrique (patrimoine institutionnel moderne)
- Colisée de Laval, 1110, avenue Desnoyers (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison cubique, 4469, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- École primaire Saint-Vincent, 4881, rue Saint-Jacques (patrimoine institutionnel moderne)
- Centre communautaire Groulx (ancienne école Groulx), 4899, rue Saint-Joseph (patrimoine institutionnel moderne)
- Cottage vernaculaire américain, 900, avenue Suzanne (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 929, avenue Suzanne (patrimoine traditionnel)



4469, boulevard Lévesque Est



1123, avenue Monseigneur-Bourget



4629, boulevard Lévesque Est

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est dominée par de grands arbres matures ainsi que par les cours avant gazonnées.
- › La route 125, à l'ouest de l'ensemble, le secteur commercial près du boulevard de la Concorde Est et les petits parcs de quartier sont les principaux points de repère visuels de l'ensemble.



4629, boulevard Lévesque Est

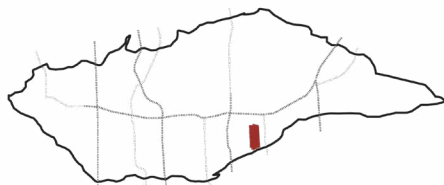


avenue Monseigneur-Bourget

RECOMMANDATIONS

- › Mettre en place une stratégie de mise en valeur pour les espaces verts situés au bout de la rue Jérôme, puisque l'angle particulier de celle-ci en fait un moment particulier dans la trame viaire ainsi qu'un repère.
- › Retirer en totalité ou en partie les clôtures métalliques qui encerclent le parc Rodolphe-Lavoie de manière à renforcer son caractère public, mieux l'intégrer à la trame, et diminuer l'impression d'espace enclavé.
- › Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial et effectuer un inventaire des résidences issues de la *Belleville Housing* afin de déterminer si leurs caractéristiques et qualités architecturales mériteraient d'être maintenues via une stratégie d'encadrement réglementaire permettant de contrôler l'insertion de nouvelles constructions et certains travaux de rénovation.
- › 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 afin de préserver l'ambiance intime du quartier.
- › Maintenir et entretenir les terre-pleins plantés du boulevard de la Concorde Est et du boulevard Vanier qui constituent des points de repère dans la trame viaire.
- › Renforcer la lisibilité de la trame viaire aux abords du Colisée en créant une délimitation claire entre la voie publique, les stationnements et les espaces dédiés aux piétons.

PAROISSE SAINT-SYLVAIN



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
- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble principalement résidentiel s'est développé au cours des années 1960 et 1970, à partir du boulevard de la Concorde dans une trajectoire vers le nord. De plus, contrairement à la majorité des développements immobiliers de l'époque, cet ensemble présente un grand nombre de maisons jumelées et en rangées.

Au 20^e siècle, ce territoire fait partie des terres agricoles situées à l'ouest du village de Saint-Vincent-de-Paul et de la carrière de la *Montreal Crushed Stone Company* (SVP_01), à l'intérieur de la paroisse de Saint-Vincent-de-Paul.

En 1952, le village de Saint-Vincent-de-Paul se sépare de la paroisse et devient une ville à part entière. Le territoire de l'ensemble est alors inclus dans cette nouvelle entité administrative. À ce moment, l'ensemble est toujours majoritairement agricole. Le premier changement dans le secteur est l'arrivée de la compagnie *H. Beaudry Co.* qui fabrique des blocs de ciment. L'usine s'insère à l'intérieur de ce paysage rural, au centre de l'ensemble.

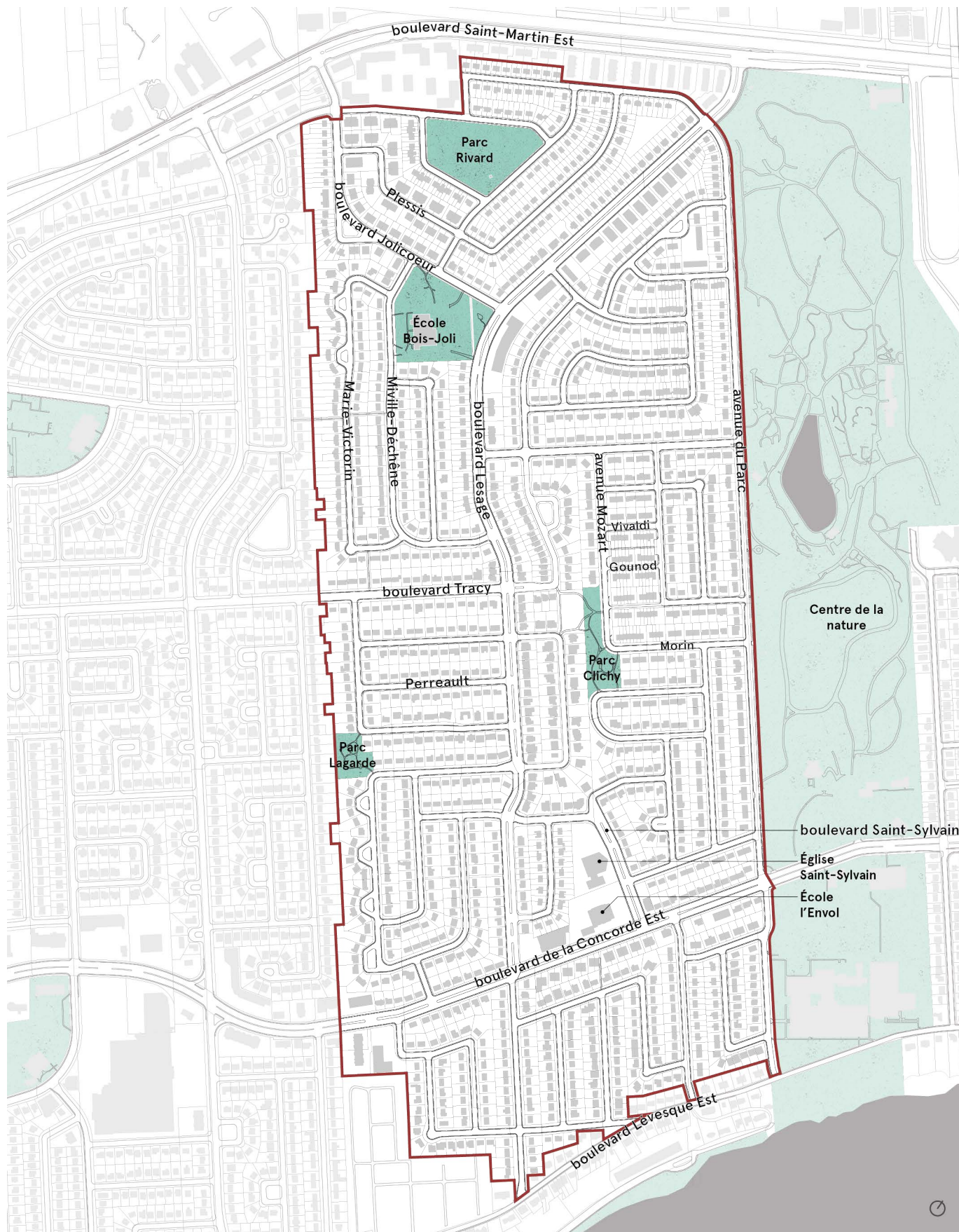
Au cours des années 1950, quelques petits projets immobiliers, principalement composés de bungalows, apparaissent au sud et au nord du nouveau boulevard de la Concorde. Le début des années 1960 marque quant à lui la création de la paroisse Saint-Sylvain qui couvre le territoire de l'ensemble. On y construit l'école Paul-Sauvé en 1961 (école l'Envolé actuelle), juste au sud de l'usine de la compagnie *H. Beaudry Co.* (située sur le site du parc Clichy actuel). La même année, les urbanistes-conseils Soudre & Latté conçoivent le plan de zonage de la Ville de Saint-Vincent-de-Paul. Ils proposent alors de créer plusieurs parcs de quartiers et d'organiser la paroisse de Saint-Sylvain autour d'un pôle commercial et de services près du boulevard de la Concorde Est, au sud de l'usine, autour de l'endroit où se situe déjà l'école.

Au cours des années 1960, la paroisse se développe en suivant les grandes lignes du plan proposé en 1961, notamment pour ce qui est de l'emplacement des parcs Lagarde et Rivard de l'école Paul-VI (devenue l'école du Bois-Joli) construite en 1965, ainsi que de l'église Saint-Sylvain construite en 1966. À cette époque, l'ensemble se distingue en raison de la présence de maisons jumelées dans le secteur des rues Marie-Victorin et Miville-Déchêne, ainsi que de maisons en rangées près de l'avenue Mozart.

Le 6 août 1965, la Ville de Saint-Vincent-de-Paul fusionne avec les autres entités administratives de l'île Jésus pour devenir la Ville de Laval. En 1970, la nouvelle Ville de Laval adopte son tout premier Schéma directeur d'aménagement ainsi que le règlement de zonage L-2000. Comme la plus grande partie de l'ensemble est déjà construite, cet exercice de planification vise principalement le site central de l'ancienne usine de *H. Beaudry Co.*, jugé site à développer, ainsi que la portion non construite située au nord de l'ensemble, que l'on identifie comme un secteur résidentiel à forte densité. De plus, il est prévu que le boulevard Lesage puisse accueillir certains commerces.

Ainsi, au cours des années 1970, et jusqu'au début des années 1980, des jumelés et des petits immeubles à logements sont construits autour du parc Rivard. Finalement, le site de l'ancienne usine sera développé par plusieurs petits projets immobiliers de maisons unifamiliales au cours des années 1990 et 2000 en bordure du parc Clichy.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TRAME VIAIRE

- › Une artère se situe dans l'ensemble :
 - › Le boulevard de la Concorde Est : emprise d'environ 30 m, quatre voies de circulation séparées par un large terre-plein gazonné et planté, un trottoir de chaque côté et des bandes cyclables unidirectionnelles de chaque côté, à l'ouest du boulevard Lesage.
- › Quatre collectrices se situent dans l'ensemble :
 - Le boulevard Lesage : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation séparées par un terre-plein planté et gazonné, des stationnements sur rue de chaque côté et une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté;
 - Le boulevard Tracy : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue du côté nord, une piste cyclable bidirectionnelle du côté sud et un trottoir de chaque côté de la rue;
 - Le boulevard Jolicoeur : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation séparées, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
 - L'avenue du Parc : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue du côté ouest, une piste cyclable bidirectionnelle du côté est séparée de la chaussée par une bande gazonnée et plantée et un trottoir du côté ouest.
- › Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales majoritairement organisées selon une trame curviligne. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue et un trottoir de chaque côté.

ÎLOTS

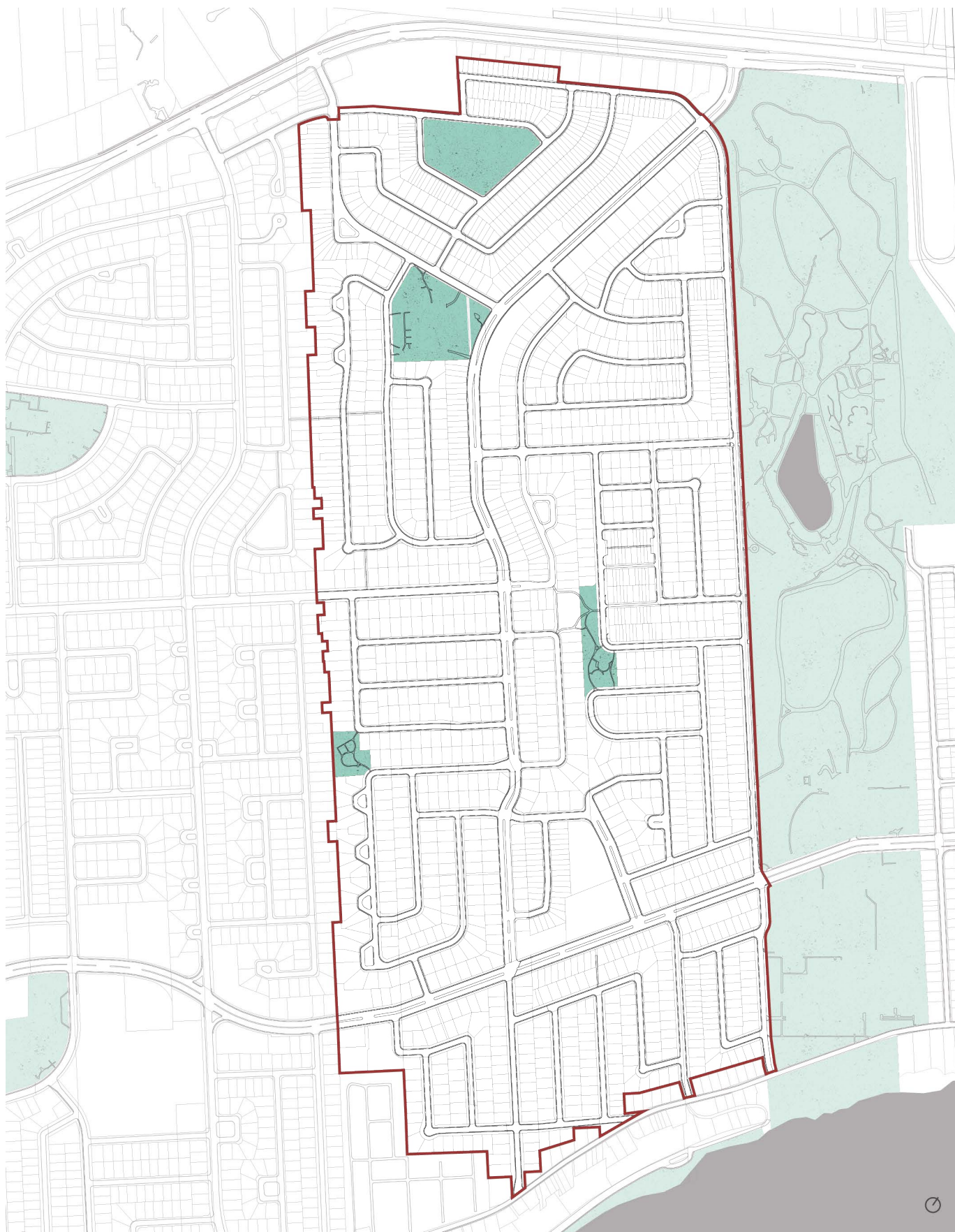
- › Les îlots sont de taille, de forme et d'orientation hétérogènes, compte tenu de la trame urbaine curviligne.
- › Les îlots les plus fréquents possèdent une largeur variant entre 60 m et 68 m.
- › Certains des îlots s'articulent autour de différents parcs et équipements publics de quartier.
- › Les trois îlots situés entre l'avenue Mozart, la place Vivaldi, l'avenue Raymond-Jobin et la rue Morin possèdent des rues très étroites (sens unique) s'apparentant à des ruelles et bordées par des maisons contigües.

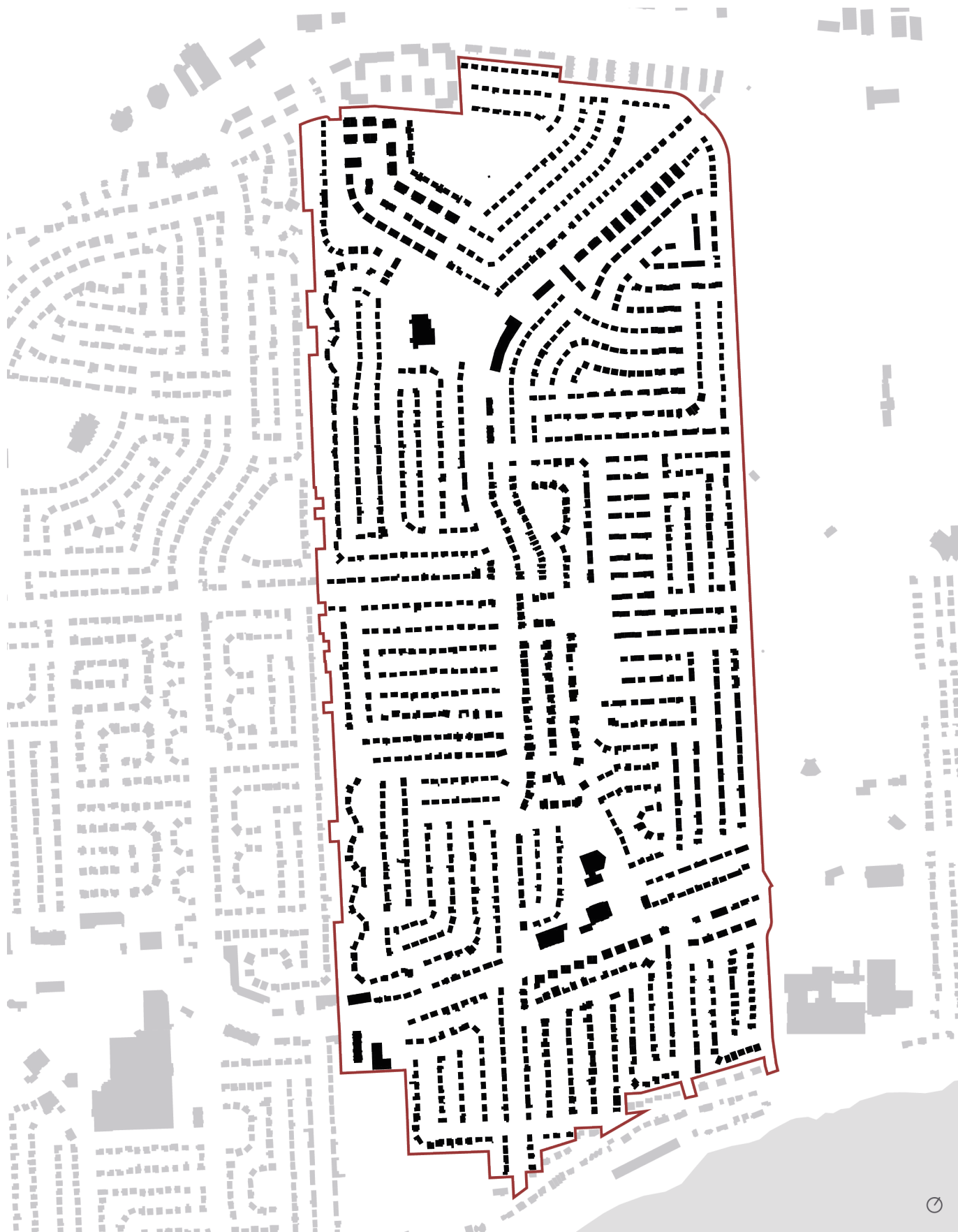
PARCELLAIRE

- › 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 de largeur.
- › Certaines parcelles associées aux maisons jumelées et en rangées sont de plus petite taille. Leur dimension typique est d'environ 30 m de profondeur sur 6 m à 10 m de largeur.
- › Plusieurs parcelles situées en tête d'îlot sont perpendiculaires à leurs voisines arrière, notamment celles sur le boulevard de la Concorde Est et sur le boulevard Lesage.
- › Les parcelles de taille et de forme plus irrégulière sont associées à des usages institutionnels, commerciaux, ou à des parcs.

ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est fin et plutôt homogène.
- › Le bâti ayant un plus gros gabarit est associé aux bâtiments commerciaux, le long du boulevard de la Concorde Est, et aux bâtiments institutionnels, surtout situés près des parcs et des espaces récréatifs.
- › L'analyse des formes construites permet de remarquer les nombreux jumelés et maisons en rangées de l'ensemble, ainsi que les développements plus denses au nord.





CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble se présente par regroupements plutôt homogènes. On y retrouve des bâtiments de types résidentiel, commercial et institutionnel.
- Les principaux types qui composent l'ensemble sont donc le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière parallèle 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).
- Notons que certaines maisons à deux étages, jumelées et en rangées, sont uniques à cet ensemble. Ces bâtiments, construits dans les années 1960 reprennent les matériaux et l'ornementation des bungalows traditionnels.



615, boulevard Lesage



8, place Vivaldi



1019, rue Plessis

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- École primaire Jean-XXIII, 4561, rue de la Fabrique (patrimoine institutionnel moderne)
- Centrale téléphonique Bell, 4615, rue de la Fabrique (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison cubique, 4469, boulevard Lévesque Est (patrimoine traditionnel)
- École primaire Saint-Vincent, 4881, rue Saint-Jacques (patrimoine institutionnel moderne)
- Centre communautaire Groulx (ancienne école Groulx), 4899, rue Saint-Joseph (patrimoine institutionnel moderne)
- Cottage vernaculaire américain, 900, avenue Suzanne (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 929, avenue Suzanne (patrimoine traditionnel)



4469, boulevard Lévesque Est



1125, boulevard Lesage



3571, rue Perreault

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est dominée par de grands arbres matures, ainsi que par les cours avant gazonnées.
- › La trame viaire curviligne limite les perspectives visuelles et crée un sentiment d'intimité à travers les différents secteurs de l'ensemble.
- › Le boulevard de la Concorde Est, l'église Saint-Sylvain et les petits parcs de quartier sont les principaux points de repère visuels de l'ensemble.
- › Les différents parcs proposent plusieurs lieux de détente et de loisir.
- › Le secteur composé de maisons de deux étages contigües, situé entre la rues Morin et la place Vivaldi possède un caractère singulier marqué par l'étroitesse (sens unique) de la place Gounod et de la rue Garneau, la présence de ruelles et leur caractère très intime. Ce type de développement est plutôt rare (voire unique) sur le territoire lavallois.



boulevard Jolicoeur



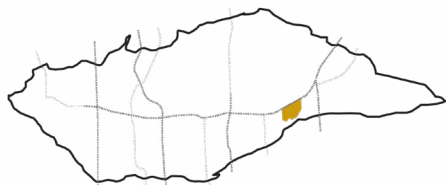
place Gounod

RECOMMANDATIONS

- Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- 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 afin de préserver l'ambiance intime du quartier.
- Retirer en totalité ou en partie les clôtures métalliques, , qui bordent le parc Clichy, le parc de l'école du Bois-Joli, le parc Rivard (en bordure de la rue Dupuis) et le parc Lagarde de manière à renforcer leur caractère public, mieux les intégrer à la trame, et diminuer l'impression d'espaces enclavés.
- Maintenir et entretenir les terre-pleins plantés du boulevard de la Concorde Est et du boulevard Lesage qui constituent des points de repère dans la trame viaire.
- Limiter la surface asphaltée en cours avant des commerces afin d'éviter l'impression d'un stationnement sur rue afin d'éviter de brouiller les repères entre le domaine privé et le domaine public le long du boulevard de la Concorde.
- Préserver le réseau piétonnier traversant les îlots permettant une meilleure perméabilité de la trame (passages entre la rue Miville-Déchêne et Marie-Victorin, entre Marie-Victorin et le croissant Kénogami (DUV_01), passages par le parc Lagarde et par le parc Clichy)
- Maintenir le caractère unique du secteur situé entre la rue Morin et la place Vivaldi.

PARC INDUSTRIEL

– SECTEUR EST 2



FACTEURS D'INFLUENCE

- Cadre législatif visant la protection des terres et activités agricoles ayant modulé les potentiels de développement
- Déploiement du réseau de transport régional stimulant le développement de secteurs industriels
- Découpage cadastral des terres agricoles influençant l'orientation et l'implantation de la trame urbaine

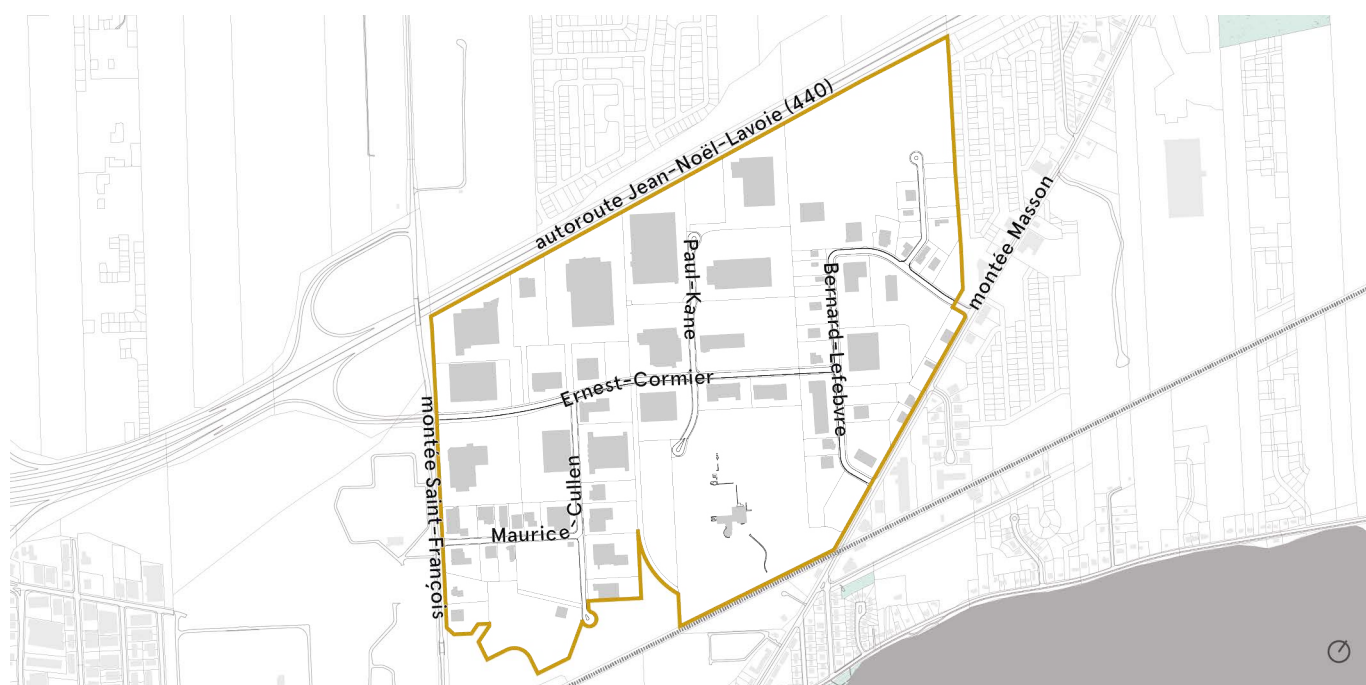
CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Ce secteur industriel récent se développe dans les années 1990 et 2000 à proximité de l'autoroute 440 suivant le dézonage d'un secteur anciennement agricole.

À la suite de la création de la Ville de Laval en 1965, plusieurs exercices de planification et de nombreux projets d'infrastructures sont mis en branle. C'est le cas de l'autoroute 440. Cette autoroute, située dans axe est-ouest, fait partie des grands gestes posés par l'administration municipale qui auront un impact très important sur le développement du centre de l'île. Sa construction au cours des années 1970 entraîne une accélération de la transformation des terres agricoles, notamment dans Chomedey et Vimont. En 1970, lors de l'adoption du Schéma directeur d'aménagement et du règlement L-2000, cet ensemble, situé à cheval entre les anciennes municipalités de Saint-Vincent-de-Paul et de Duvernay, est destiné à une vocation industrielle. Or, la création en 1979 de la zone agricole permanente de la Ville de Laval, dont l'ensemble fait alors partie, a pour effet de reporter son développement.

En 1989, lors de la révision des limites de la zone agricole permanente, le territoire de l'ensemble est retiré de la zone agricole, et devient disponible pour des projets de développement. Dans les années 1990, un parc industriel y est aménagé. De grands entrepôts et des centres de distribution sont construits, s'implantant à proximité de l'autoroute 440.

Le caractère stratégique de la localisation de ce parc industriel s'accroît au début des années 2000 suivant le prolongement de l'autoroute 25. Cet axe, qui mène tout droit aux infrastructures portuaires de Montréal, contribue à attirer de nouvelles entreprises au sein du parc industriel. La superficie totale du secteur est de 45 millions de pieds carrés et ce dernier présente encore un potentiel de développement et de densification.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › Deux artères se situent dans l'ensemble :
 - › La rue Ernest-Cormier : emprise variant de 25 m à 30 m, deux voies de circulation et un trottoir du côté sud.
 - › La rue Bernard-Lefebvre : emprise d'environ 24 m, deux voies de circulation et un trottoir du côté nord.
- › Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales organisées selon une trame orthogonale et créant des culs-de-sac.

ÎLOTS

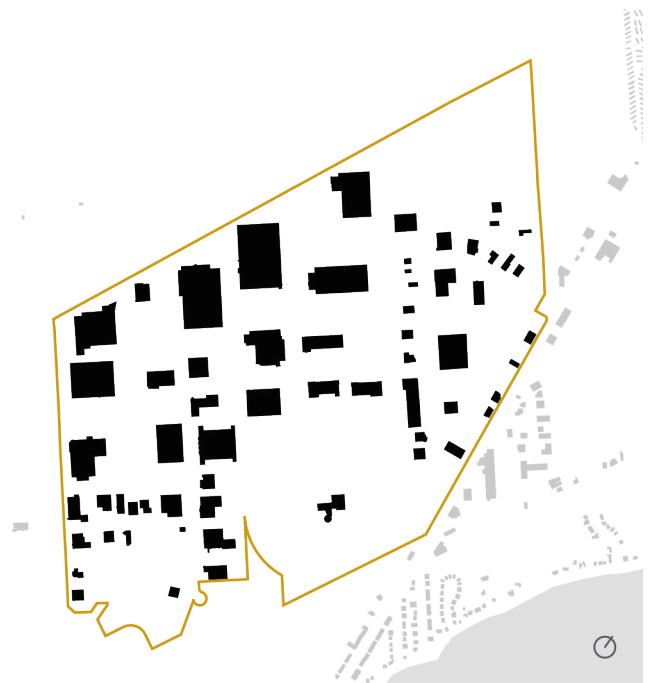
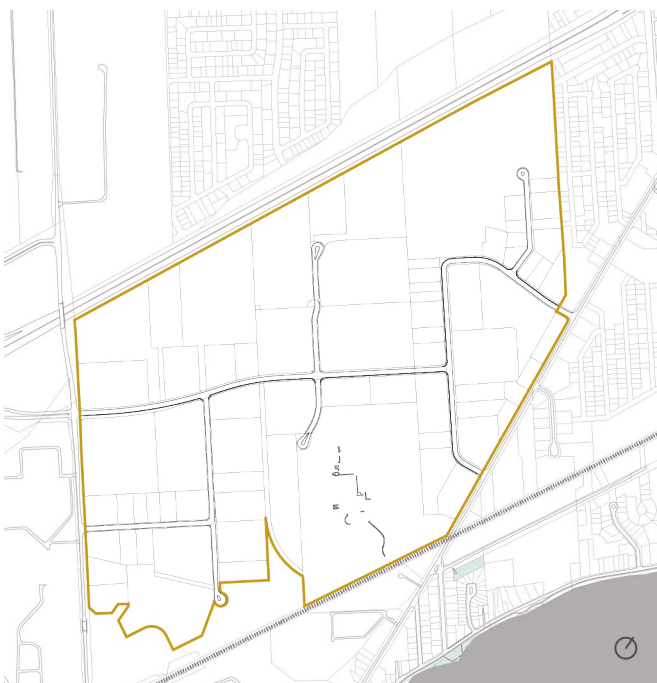
- › Les îlots de cet ensemble sont plutôt hétérogènes en ce qui concerne leur taille, leur forme et leur orientation, s'adaptant aux fonctions industrielles de l'ensemble.
- › Le tracé du chemin ancien de la montée Masson à l'est de l'ensemble a influencé la création d'îlots aux formes plus atypiques.

PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est hétérogène en matière de taille, de forme et d'orientation, s'adaptant aux fonctions industrielles de l'ensemble.
- › Les limites nord-sud des parcelles reprennent l'orientation des anciennes parcelles agricoles.

ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est de moyenne et grande taille et est plutôt hétérogène pour ce qui est de sa forme.
- › Le bâti ayant un plus gros gabarit est situé près de l'autoroute 440.
- › L'espace non construit est principalement lié à des espaces de stationnement, à des secteurs d'entreposage, à l'espace entourant la station d'épuration de La Pinière ainsi qu'à certaines parcelles encore en friche.



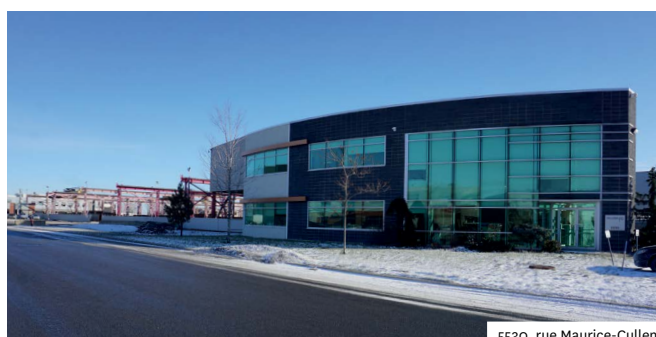
CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est très homogène du point de vue de la fonction, mais hétérogène en ce qui a trait à sa forme. On y trouve plusieurs bâtiments de type industriel, majoritairement construits au cours des années 2000 et 2010.
- Le type architectural dominant est le bâtiment industriel des années 1990 à nos jours (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation se résume principalement aux différents terre-pleins végétalisés ainsi qu'aux zones gazonnées entre les stationnements en cour-avant et les voies publiques.
- › Il y a une grande quantité de stationnements en cours avant des différentes industries et des entrepôts.
- › Le principal point de repère visuel est l'autoroute 440 au nord.



place Paul-Kane

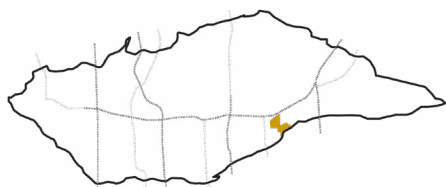


montée Saint-François

RECOMMANDATIONS

- › Mettre en place une stratégie de plantation et d'entretien arboricole des nombreux terre-pleins gazonnés situés entre les stationnements en cours avant et les voies publiques afin d'améliorer la qualité de l'ambiance paysagère.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL



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 institutionnels

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble institutionnel est aujourd'hui composé des différentes infrastructures associées au Centre fédéral de formation du Service correctionnel du Canada (SCC) et de l'établissement Leclerc. Les premiers bâtiments correctionnels ont d'abord été construits pour le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

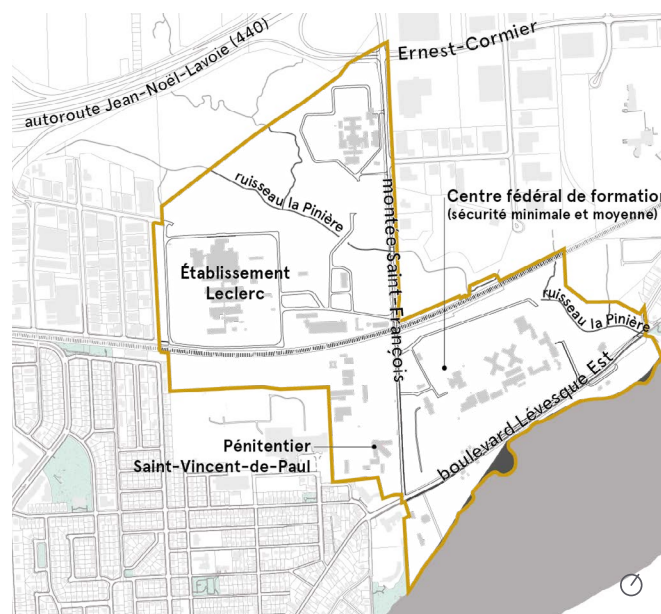
En 1845, les Dames du Sacré-Cœur font construire un couvent destiné à l'éducation des filles. Quelques années plus tard, en 1861, le gouvernement fédéral procède à l'acquisition du couvent et y aménage une école de réforme et une institution de détention pour jeunes délinquants. À cette occasion, le gouvernement procède au réaménagement du bâtiment afin d'y inclure notamment des cellules pour les détenus. Au début des années 1870, après un incendie, le gouvernement procède à de nouveaux aménagements et convertit l'école de réforme en pénitencier. En 1873, le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul accueille ses premiers détenus. Il est seulement le deuxième établissement correctionnel du Canada, et le seul francophone.

Au cours des années 1870, plusieurs améliorations sont réalisées au centre. De nouvelles ailes sont ajoutées, le pavillon central et l'enceinte de pierre sont érigés. À cette époque, le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul crée 50 emplois et ses employés doivent demeurer à proximité de la prison, en cas d'urgence, ce qui incite plusieurs d'entre eux à s'installer au village. De plus, le pénitencier accélère l'installation d'infrastructures telles que l'aqueduc et l'électricité, ce qui permet au village d'en tirer profit et de jouir rapidement de ces équipements.

Au tournant du 20^e siècle, le territoire du pénitencier se limite au secteur emmuré. Dans le reste du territoire de l'ensemble, quelques terres agricoles se déploient au nord du chemin ancien de la Grande-Côte (actuellement boulevard Lévesque Est) et de part et d'autre du chemin ancien de la montée Saint-François. Ces cultures sont découpées par la ligne de chemin de fer *North Shore* du Canadien Pacifique, qui depuis les années 1880 permet de relier Terrebonne et le centre-ville de Montréal, ainsi que par l'important ruisseau la Pinière, qui se jette dans la rivière des Prairies.

Le pénitencier va continuer son expansion en dehors des murs massifs de pierres au cours des années 1930 et 1940. Dès 1932, il est prévu d'y ajouter un centre de formation pour agents correctionnels. Le centre ouvre finalement ses portes en 1952. Les impressionnants bâtiments qui lui sont associés sont situés à l'est et au nord du pénitencier. Ces deux centres sont eux aussi barricadés et équipés de tours de vigie.

Le 20 décembre 1988, après 115 ans d'existence, le «vieux» pénitencier est fermé. Cette prison à sécurité maximale a accueilli des criminels parmi les plus dangereux et célèbres du Québec et marque l'imaginaire collectif. Le centre de formation continue, encore aujourd'hui, ses activités. Divisé en deux adresses, il regroupe le Centre fédéral de formation sur le boulevard Lévesque Est, qui est à sécurité minimale et moyenne, ainsi que l'établissement d'incarcération Leclerc, situé sur les anciennes terres de la ferme Leclerc de Saint-Vincent-de-Paul, de juridiction provinciale, et qui est à sécurité minimale.



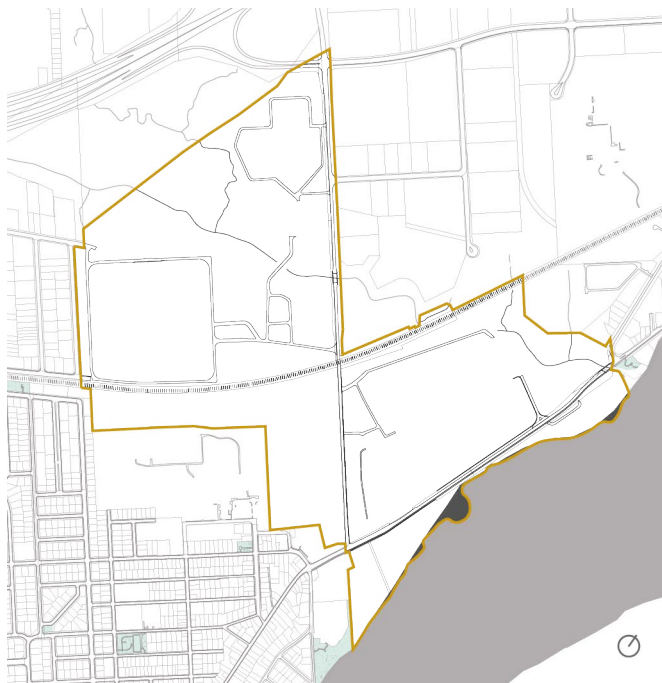
TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › Une collectrice se situe dans l'ensemble :
 - La montée Saint-François (chemin ancien) : emprise d'environ 22 m, deux voies de circulations et un trottoir du côté est, du boulevard Lévesque Est jusqu'au chemin de fer.
- › Une artère se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard Lévesque Est (ancien chemin de la Grande-Côte) : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation, une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté sud et un trottoir en partie sur le côté sud, puis en partie sur le côté nord.
- › Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales organisées selon une trame orthogonale participant à la logique interne du terrain fédéral. Bien qu'il soit perceptible, ce réseau privé ne fait pas partie de la trame viaire de la Ville de Laval.

ÎLOTS

- › Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités par des voies de circulation. L'ensemble traverse plusieurs îlots institutionnels, liés aux activités du centre d'incarcération.

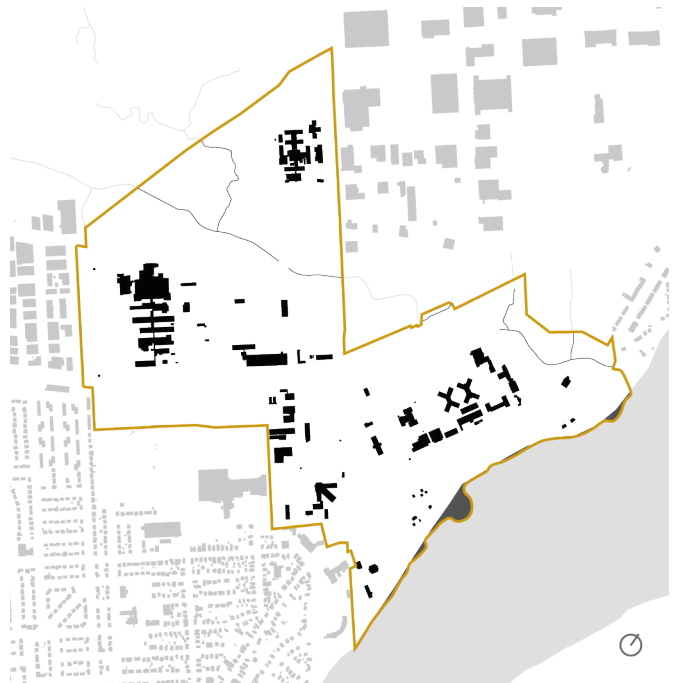


PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est hétérogène tant pour ce qui est de sa forme, de sa taille que de sa disposition.
- › Les parcelles associées aux bâtiments institutionnels sont de grande taille.

ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est hétérogène tant pour ce qui est de sa forme, de sa taille que de sa disposition.
- › Les formes du bâti sont associées à différents courants architecturaux selon les différentes époques de construction des établissements carcéraux.
- › La disposition et le regroupement des espaces construits permettent de comprendre la logique d'organisation spatiale associée à différents ensembles.
- › L'espace non construit est principalement composé d'espaces de stationnements ainsi que d'aires gazonnées.



CADRE BÂTI

TPOLOGIE

- › Le cadre bâti de cet ensemble est principalement institutionnel, mais comprend quelques anciennes résidences le long du boulevard Lévesque Est.
- › Le type architectural dominant de l'ensemble est le bâtiment institutionnel carcéral (voir catalogue des types architecturaux).
- › Notons que plusieurs variations typologiques du bâtiment institutionnel s'observent à l'intérieur de cet ensemble afin de répondre aux différents besoins de la fonction de pénitencier : résidences, entrepôts, etc.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Ancienne résidence du préfet du pénitencier, 5486, boulevard Lévesque Est (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Immeuble de style néo-Renaissance italienne, 5492, boulevard Lévesque Est (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Centre d'apprentissage et de perfectionnement correctionnel, 5500, boulevard Lévesque Est (patrimoine institutionnel moderne)
- Cottage vernaculaire américain (services correctionnels), 5538, boulevard Lévesque Est (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Maison à mansarde (services correctionnels), 5682, boulevard Lévesque Est (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain (services correctionnels), 6080, boulevard Lévesque Est (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain (services correctionnels), 6084, boulevard Lévesque Est (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Centre fédéral de formation, 6099, boulevard Lévesque Est (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Pénitencier Saint-Vincent-de-Paul, 180, montée Saint-François (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Centre de détention Leclerc, 400, montée Saint-François (patrimoine institutionnel moderne)
- Croix en pierre, en face du 600, montée Saint-François
- Centre fédéral de formation, 600, montée Saint-François (patrimoine institutionnel moderne)



pénitencier Saint-Vincent-de-Paul, 180, montée Saint-François



pénitencier Saint-Vincent-de-Paul, 180, montée Saint-François

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est dominée par les grandes cours avant gazonnées ainsi que par le tampon végétal qui borde le ruisseau la Pinière et la rivière des Prairies. Ces grandes étendues gazonnées ouvrent de grandes perspectives, créant un espace très ouvert, lié à la fonction des lieux.
- › Le ruisseau la Pinière traverse l'ensemble et constitue un point de repère lorsqu'on le traverse, notamment sur la montée Saint-François et le boulevard Lévesque Est.
- › La rivière des Prairies constitue un repère dans le paysage.
- › Les importantes murailles de pierre de l'ancien pénitencier, les toits orangés du Centre fédéral de formation et le chemin de fer sont les principaux points de repère anthropiques de l'ensemble.



pénitencier Saint-Vincent-de-Paul, 180, montée Saint-François

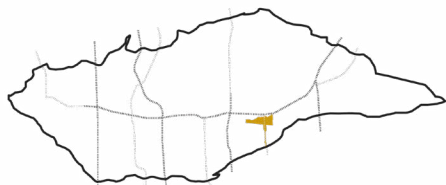


montée Saint-François

RECOMMANDATIONS

- Poursuivre le trottoir situé sur le côté nord du boulevard Lévesque Est de manière à traverser l'ensemble et le rendre plus sécuritaire et accessible pour les piétons.
- Conserver ou créer des percées visuelles à partir de ponts vers le ruisseau la Pinière, qui traverse encore le territoire, en établissant une stratégie d'entretien horticole, et explorer la possibilité de créer des accès publics à l'eau.
- Évaluer la possibilité de mettre en valeur les abords de la rivière des Prairies par l'aménagement d'un parc riverain au nord du boulevard Lévesque Est.

PARC INDUSTRIEL – SECTEUR EST 1



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs industriels
- Contrainte anthropique ou infrastructures lourdes influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Découpage cadastral des terres agricoles influençant l'orientation et l'implantation de la trame urbaine

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

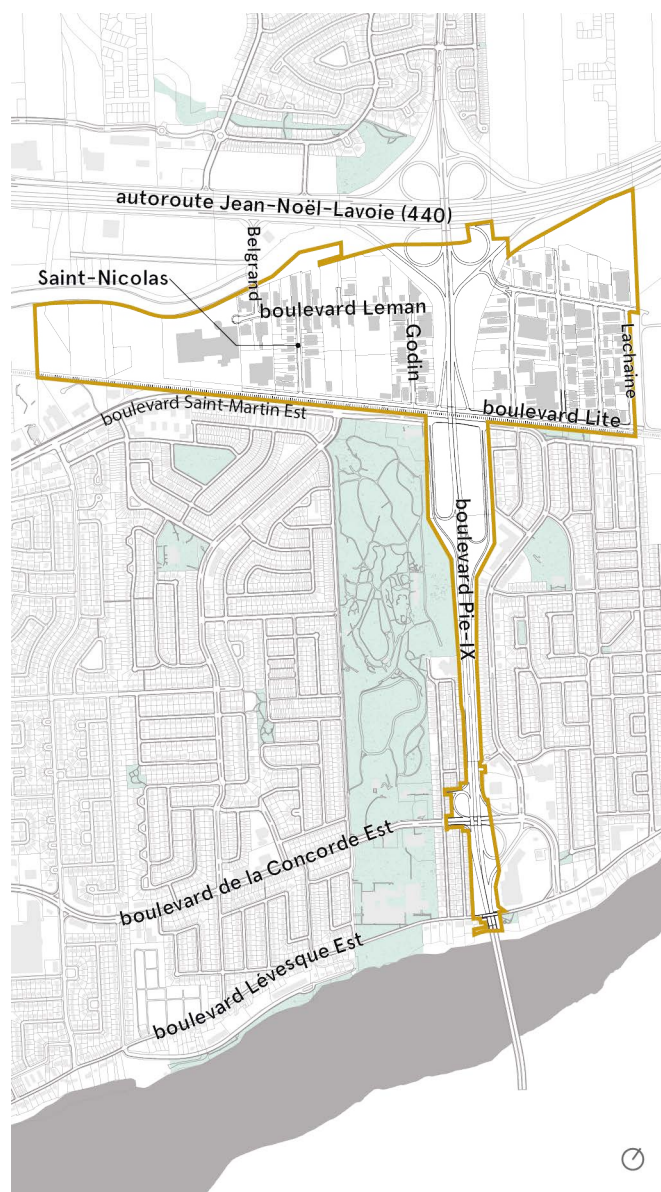
Cet ensemble industriel est d'abord associé au premier parc d'industries de l'ancienne ville de Saint-Vincent-de-Paul. Créé au tournant des années 1960, le parc continuera de se développer au cours des années 1970, à la suite de la création de la Ville de Laval et de la consolidation du réseau autoroutier.

Au début du 20^e siècle, le territoire de l'ensemble correspond à quelques terres agricoles de la grande paroisse de Saint-Vincent-de-Paul situées au nord du village du même nom. Plus précisément, ces cultures sont enclavées entre la ligne North Shore du chemin de fer du Canadien Pacifique, construite vers 1880, et l'un des plus importants ruisseaux de l'île Jésus, le ruisseau la Pinière.

Au cours de la première moitié du 20^e siècle, le village de Saint-Vincent-de-Paul s'urbanise rapidement grâce à la présence du pénitencier (SVP_02 et SVP_06), qui permet le déploiement d'infrastructures urbaines, telles que l'aqueduc et l'électricité. En 1937 est inauguré le pont Caron (pont Pie-IX), qui permet de rejoindre facilement Montréal-Nord et l'île de Montréal. De plus, cette nouvelle infrastructure engendre la création d'une route provinciale (route 125) qui traverse la voie ferrée pour atteindre le territoire de l'ensemble, avant d'aller rejoindre la montée Masson plus à l'est.

Dans ce contexte de développement, en 1952, le village de Saint-Vincent-de-Paul se sépare de la paroisse et devient une ville à part entière. Le territoire de l'ensemble représente alors les quelques terres agricoles toujours en activité, situées à l'extrémité nord de la nouvelle ville. Aux débuts des années 1960, les urbanistes-conseils Soudre & Latté conçoivent le plan de zonage de la Ville de Saint-Vincent-de-Paul. S'inspirant de l'A.R. *Lite manufacturing Co.*, un fabricant de balances pour cuisine et épicerie qui en 1959 s'installe en bordure de la voie ferrée, les urbanistes proposent de transformer le secteur agricole de l'ensemble en parc industriel. À la suite de cette planification, plusieurs industries vont s'implanter dans ce secteur au cours des années 1960. En 1966, des travaux de réfection sur le pont Caron sont effectués afin de doubler sa largeur et sa capacité d'accueil. Il est alors renommé le pont Pie-IX. Au même moment, on planifie le réaménagement du boulevard Pie-IX

en autoroute, la route 125. Ce parc industriel connaît donc son essor au cours des années 1970, profitant toujours de la présence de la voie ferrée, de l'arrivée de la route 125 ainsi que de la construction de l'autoroute 440, en 1979.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

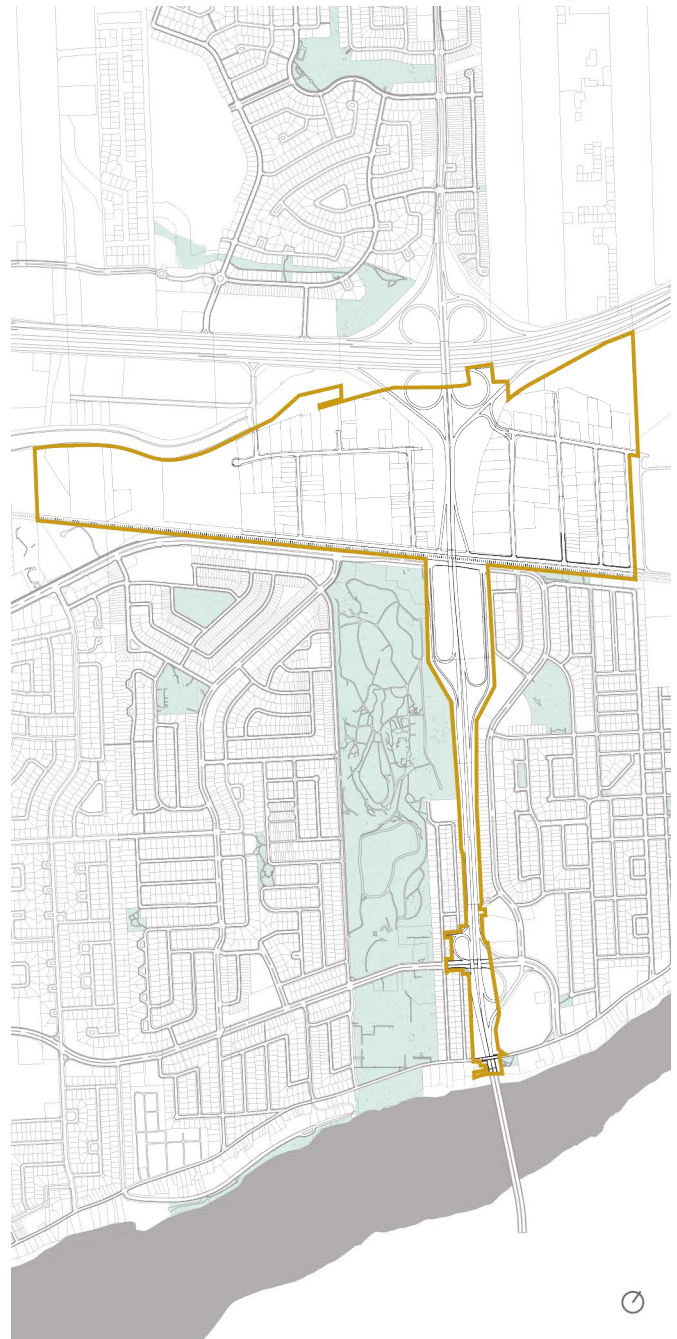
- › Une autoroute se situe dans l'ensemble :
 - Le boulevard Pie-IX : emprise variant entre 60 m et 225 m et six voies de circulation séparées par un terre-plein.
- › Quatre collectrices se situent dans l'ensemble :
 - Le boulevard Lite : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue de chaque côté;
 - L'avenue Godin : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue de chaque côté;
 - Le boulevard Leman : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue de chaque côté;
 - La rue Belgrand : emprise d'environ 20 m et deux voies de circulation.
- › Le reste de la trame viaire est composé d'un réseau local de quelques rues permettant d'accéder aux différentes industries du secteur. Ces voies ont une emprise d'environ 20 m et deux voies de circulation. Leur orientation s'inscrit dans l'orientation cadastrale d'origine.

ÎLOTS

- › Les îlots de l'ensemble sont plutôt hétérogènes en termes de taille et d'orientation, mais présentent une certaine régularité pour ce qui est de la forme. Ils sont pour la plupart rectangulaires.
- › La taille et l'orientation des trois îlots situés dans la partie est de l'ensemble sont plutôt homogènes. Leur orientation s'inscrit dans l'orientation cadastrale d'origine.
- › Le tracé de la voie ferrée au sud de l'ensemble a influencé la forme des îlots.

PARCELLAIRE

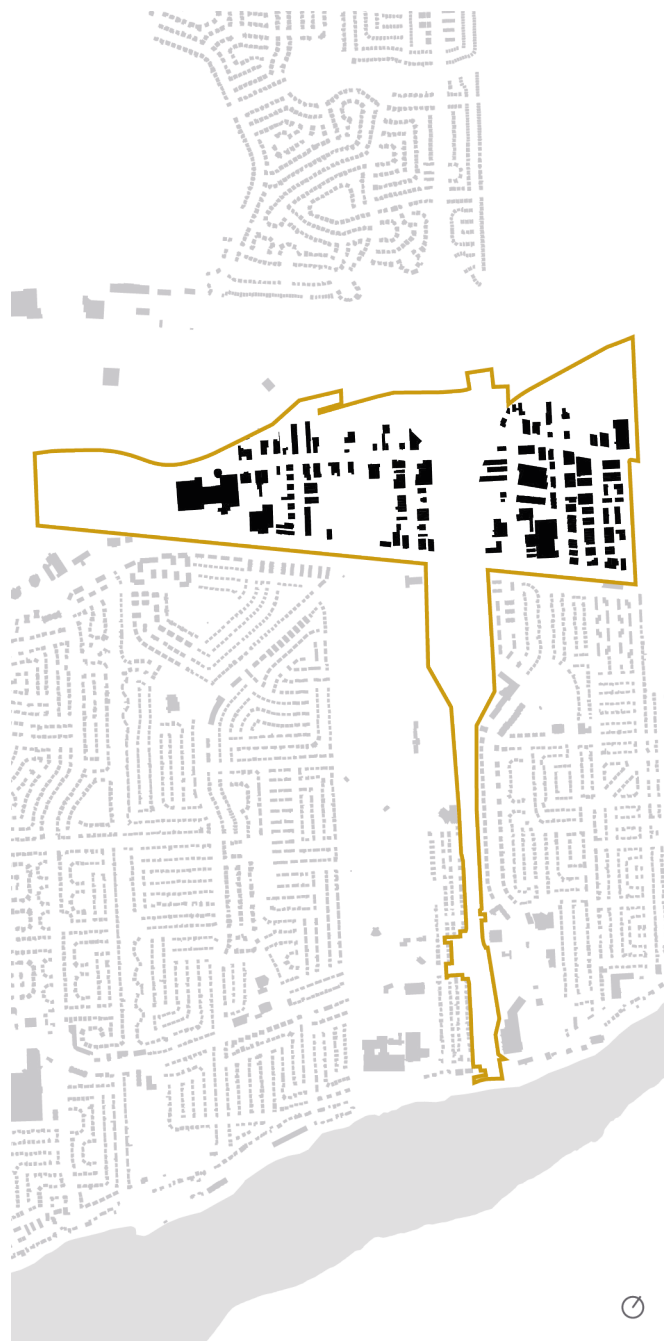
- › Le découpage parcellaire est hétérogène quant à sa forme, sa taille et son orientation.
- › Certaines parcelles possèdent une forme atypique permettant de créer des parcelles en deuxième ligne auxquelles on accède par des allées privées.
- › Les parcelles orientées dans un axe est-ouest sont de plus petites tailles que les parcelles orientées dans un axe nord-sud.
- › Les parcelles ont été conditionnées par les besoins liés à l'usage industriel des entreprises ainsi que par la présence du ruisseau la Pinière, de la voie ferrée ainsi que des autoroutes Pie-IX et 440.



TISSU URBAIN

ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain bâti est très hétérogène autant pour la taille, la forme et la disposition dans l'ensemble.
- › L'espace non construit est principalement lié à des secteurs de stationnement, d'entrepôt ainsi qu'aux emprises de la voie ferrée et de la route 125.



CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est très homogène quant à sa fonction, mais hétérogène pour ce qui est de la forme. On y trouve des bâtiments industriels ayant majoritairement été construits au cours des années 1960 et 1970.
- L'implantation et la forme du cadre bâti répondent à une logique industrielle basée sur des besoins fonctionnels liés à différentes productions. L'évolution du cadre bâti s'est donc faite de façon plutôt organique, au gré des besoins des différentes entreprises.
- Le type architectural dominant est celui du bâtiment industriel (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Pont Pie-IX, boulevard Pie-IX (patrimoine moderne)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

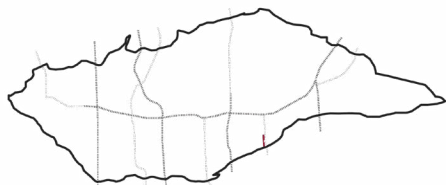
- › Certains arbres matures se situent en cours avant de différents édifices, ce qui est peu commun pour un secteur industriel. Certaines cours avant sont gazonnées.
- › Les principaux points de repère visuels sont la voie ferrée ainsi que les autoroutes Pie-IX et 440.
- › Il y a une grande quantité de stationnements en cours avant et sur rue.
- › Les fils électriques sont visibles et encombrent le champ visuel.
- › Il y a peu d'espace dédié aux piétons.



RECOMMANDATIONS

- › Renforcer la lisibilité de la trame viaire par rapport aux réseaux informels de circulation à l'intérieur des lots industriels et des stationnements en cours avant, en créant une délimitation entre le domaine public et privé.
- › Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur du pont Pie-IX.
- › Maintenir l'orientation héritée du découpage des anciennes terres agricoles lors d'ouverture de nouvelles voies ou de découpage cadastral.

TÊTE DE PONT SAINT-VINCENT-DE-PAUL



FACTEURS D'INFLUENCE

- Développement de type tête de pont
- Développement engendré par l'autoconstruction et l'absence de planification menant à une hétérogénéité architecturale
- Développement structuré autour d'une trame de rue orthogonale influencé par un patron d'urbanisation du début du 20^e siècle
- Infrastructure interrives ayant stimulé le développement et l'occupation du territoire
- Découpage cadastral des terres agricoles influençant l'orientation et l'implantation de la trame urbaine

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble principalement résidentiel est associé au développement de terres agricoles après l'inauguration du pont Caron (actuel pont Pie-IX).

Au début du 20^e siècle, le territoire de l'ensemble est composé de quelques terres agricoles situées à l'ouest du village de Saint-Vincent-de-Paul (SVP_02) et à l'est de la *Montreal Crushed Stone Company Limited*, laquelle entame en 1916 la production de pierre concassée qui sert principalement aux grands chantiers routiers ou de construction (SVP_01).

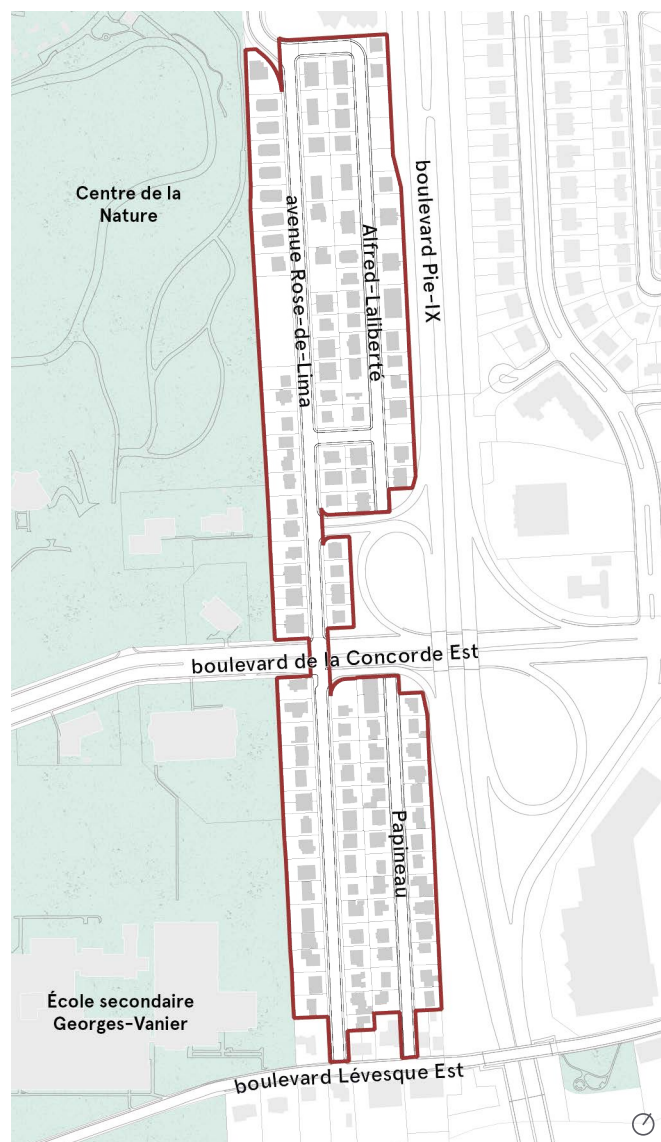
Au cours de la première moitié du 20^e siècle, le village de Saint-Vincent-de-Paul s'urbanise rapidement grâce à la présence du pénitencier (SVP_02 et SVP_06), permettant le déploiement d'infrastructures urbaines, telles que l'aqueduc et l'électricité. En 1937 est inauguré le pont Caron qui permet de relier l'île de Laval depuis Saint-Vincent-de-Paul à l'île de Montréal, sur le territoire de Montréal-Nord. Cette nouvelle infrastructure engendre la création d'une route provinciale qui longe le territoire de l'ensemble vers l'est avant d'atteindre le chemin de fer du Canadien Pacifique, pour aller rejoindre la montée Masson, plus au nord. Au même moment, le terrain de l'ancienne carrière de la *Montreal Crushed Stone* est acheté par la congrégation des Frères Maristes afin d'y construire, dans la partie sud, un juvénat (1948) transformé plus tard en école (actuelle école secondaire Georges-Vanier) (SVP_02). Le territoire de l'ensemble se situe alors entre le terrain de la congrégation et la route provinciale.

Au cours des années 1940, deux rues (l'avenue Rose-de-Lima et l'axe formé par les rues Papineau et Alfred-Laliberté) sont construites dans l'axe nord-sud afin de tirer profit de ce positionnement stratégique. Ainsi, au fur et à mesure que ces voies sont bâties, des constructions résidentielles apparaissent dans l'ensemble, du sud vers le nord. Les bâtiments plus anciens, situés près du boulevard Lévesque Est, sont plus variés en termes architecturaux, et parfois associés à l'autoconstruction. Des *shoe box*, des bungalows, des duplex et des *walk-up* y sont édifiés. Cette diversité est propre au secteur villageois et aux têtes de pont.

À noter que les quelques lots à l'ouest de l'avenue Rose-de-Lima, aujourd'hui vacants, étaient autrefois occupés par le

petit bureau et entrepôt d'Hydro-Québec, qui apparaît à la fin des années 1950 et est démoli vers 2008.

Au cours des années 1960, le boulevard de la Concorde est prolongé vers l'est, divisant ce petit secteur résidentiel, en bloquant la rue Papineau et la rue Alfred-Laliberté.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › Une collectrice se situe dans l'ensemble :
 - L'avenue Rose-de-Lima (au nord de la Concorde) : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue autorisés à certaines périodes de chaque côté et un trottoir de chaque côté de la rue ;
 - L'avenue Rose-de-Lima (au sud de la Concorde) : emprise d'environ 15 m, une voie de circulation en direction nord, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté de la rue.
- › Le reste de la trame viaire est constitué de rues locales majoritairement organisées selon une trame orthogonale héritée d'un passé villageois et influencée par le découpage cadastral des anciennes terres agricoles. Ces rues ont une emprise de 12 m à 15 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue.

ÎLOTS

- › Les îlots sont de taille, de forme et d'orientation homogènes, compte tenu de la trame urbaine orthogonale.
- › Les îlots les plus fréquents possèdent une largeur d'environ 42 m.

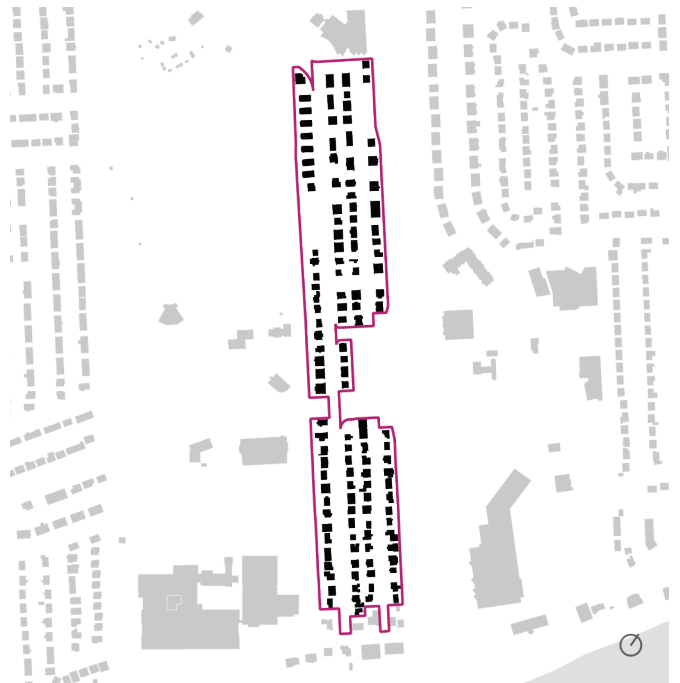


PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est plutôt homogène sur le plan de la forme et de l'orientation, mais varie en termes de dimension lorsque l'on porte attention à la largeur des parcelles. Les parcelles les plus fréquentes sont de forme rectangulaire et leurs dimensions typiques sont d'environ 20 m de profondeur et de 9 à 20 m de largeur.
- › Les parcelles de taille plus petite sont associées à des duplex contigus.

ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est de taille petite et plutôt hétérogène.
- › Le grain du bâti permet de reconnaître le secteur plus ancien, dont le développement est lié à la tête de pont (sud du boulevard de la Concorde Est).



CADRE BÂTI

TPOLOGIE

- › Le cadre bâti de cet ensemble est hétérogène en raison des nombreuses phases de développement et de l'importance de l'autoconstruction. On y trouve principalement des bâtiments résidentiels, ainsi que quelques bâtiments de type commercial.
- › Les types architecturaux dominants sont le *walk-up* (isolé ou jumelé) et le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière parallèle à la rue) (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est dominée par les cours avant gazonnées ainsi que par quelques grands arbres matures (sur les cours des maisons unifamiliales).
- › Le paysage bâti très éclectique, l'implantation dense située près de la voie publique et l'étroitesse de certaines rues témoignent du caractère plus ancien d'un territoire qui est toujours en évolution.
- › Le croisement de l'avenue Rose-de-Lima avec le boulevard de la Concorde Est est un point de repère lorsque l'on se déplace dans l'ensemble, cette intersection venant découper l'ensemble en deux.
- › Le Centre de formation horticole de Laval situé au nord de l'ensemble, le parc du Centre de la nature, et l'ensemble institutionnel (école Vanier, aréna, caserne de pompier, etc.) situé à l'ouest de l'ensemble (SVP_01) constituent des points de repère.



rue Alfred-Laliberté



avenue Rose-de-Lima

RECOMMANDATIONS

- › 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 alliant aménagement paysager et design urbain visant à mieux intégrer le cul-de-sac de la rue Papineau limitrophe au boulevard de la Concorde Est.

