



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

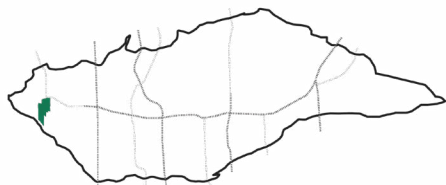


Québec 

SECTEUR SAINTE-DOROTHÉE



CLUBS DE GOLF ISLEMERE ET LE CARDINAL



FACTEURS D'INFLUENCE

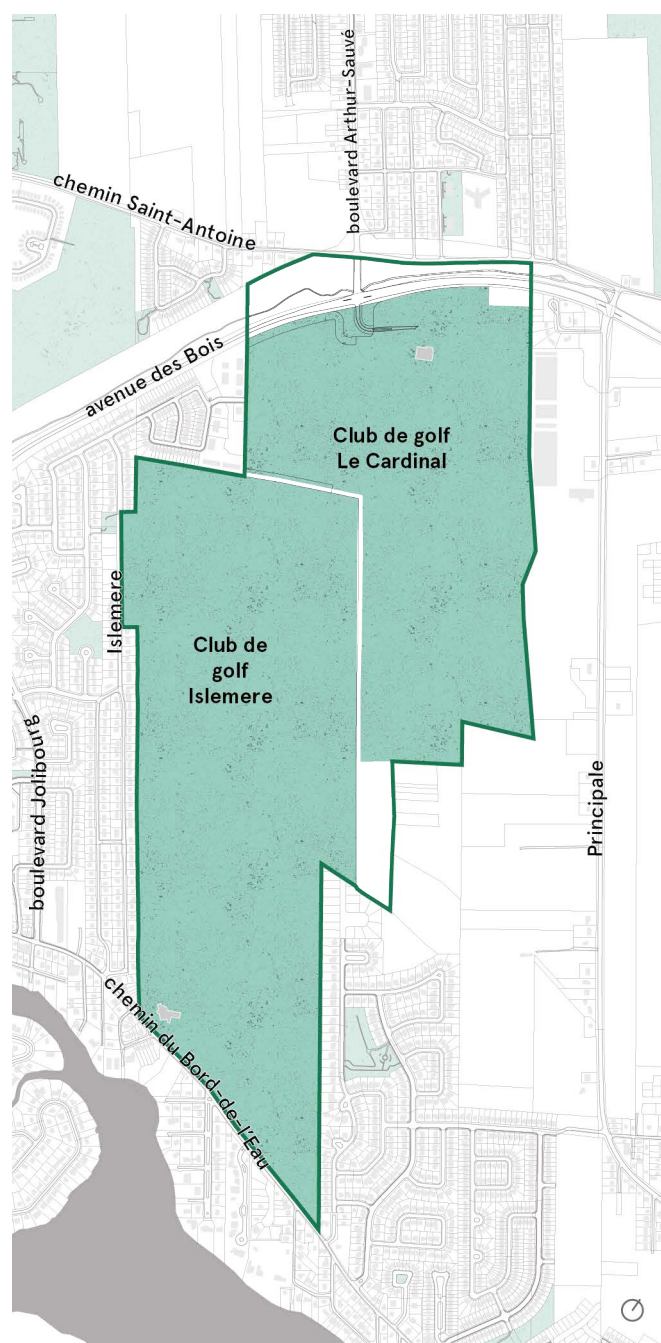
- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble, formé par les golfs Islemere et Le Cardinal, s'est principalement développé dans la deuxième moitié du 20^e siècle, précédant l'expansion des secteurs résidentiels qui le bordent et la construction de l'avenue des Bois qui le traverse.

Lors de sa création en 1919, le club de golf privé Islemere offre un parcours de 18 trous situé au nord du chemin du Bord-de-l'Eau. Ce parcours est une réalisation de l'architecte Willie Park Jr., également responsable de la construction du parcours d'origine du Club Laval-sur-le-Lac (LSL_02). En 1968, le Club Islemere rénove son club-house et inaugure un nouveau parcours de neuf trous, construit par l'architecte Howard Watson au moment même où ce dernier achève un parcours pour le Club Laval-sur-le-Lac (LSL_02). En 2007, l'entreprise canadienne ClubLink procède à l'acquisition du Club Islemere, qui demeure un club de golf privé, mais qui s'inscrit désormais dans un réseau d'une cinquantaine de parcours situés au Québec, en Ontario et en Floride.

En 1955, Maurice Cardinal et Léopold Benoit fondent le Club de golf Sainte-Dorothée, doté d'un parcours de 18 trous et situé au sud du chemin Saint-Antoine et à l'ouest des terres agricoles longeant la rue Principale (STD_13). Ce terrain de golf, renommé club de golf Le Cardinal en 1968, est le premier parcours de l'île Jésus accessible aux sportifs de la classe moyenne. Dans les années 1970 et 1980, le club de golf Le Cardinal élargit son offre avec l'aménagement d'un champ de pratique et d'un parcours de 18 trous, situés à l'ouest du parcours d'origine. En 2017, à la suite de l'acquisition d'une partie du territoire du club de golf Le Cardinal, l'entreprise Investissements Immobiliers Cardinal amorce des démarches pour la mise en œuvre d'un projet d'habitation, dont la première phase se trouve dans la zone située dans la partie sud-ouest, précédemment occupée par le champ de pratique et le second parcours.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › Une artère se situe dans l'ensemble :
 - L'avenue des Bois : emprise d'environ 30 m et deux voies de circulation (à l'ouest du boulevard Arthur-Sauvé) et quatre voies de circulation (à l'est du boulevard Arthur-Sauvé).
- › Le reste de l'ensemble est composé d'espace de stationnements pour les différents golfs, ainsi que de nombreux chemins associés à la pratique du sport.
- › L'ensemble est également bordé par le chemin du Bord-de-l'Eau au sud qui donne accès au golf Islemere.

ÎLOTS

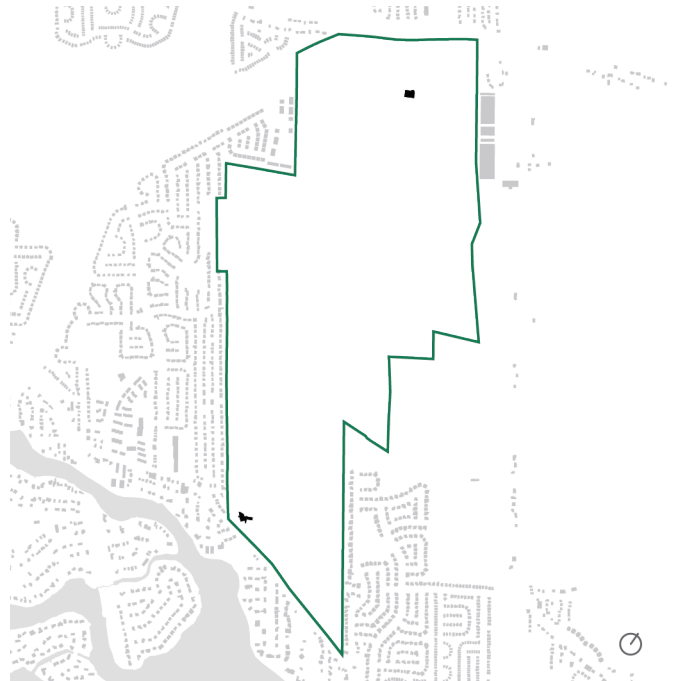
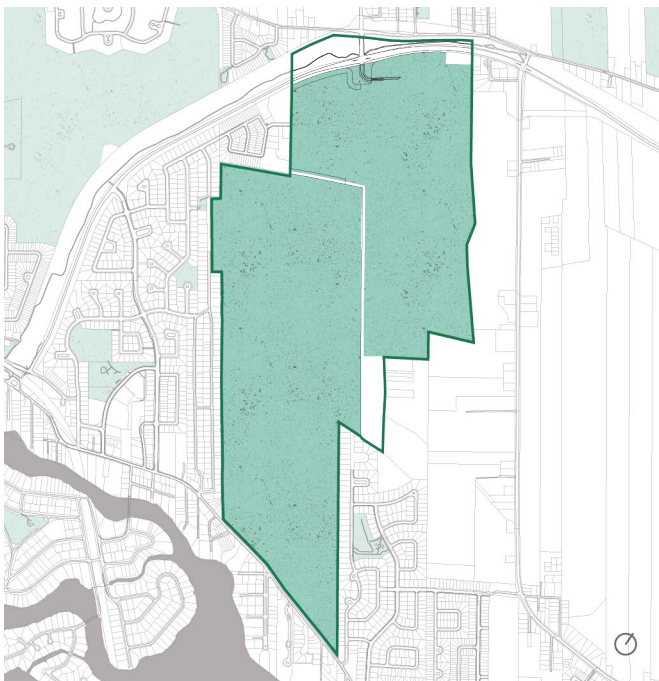
- › Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités par des voies de circulation. L'ensemble se situe à l'intérieur d'un vaste îlot délimité par l'ancien chemin Saint-Antoine au nord, l'ancien chemin du Bord-de-l'Eau au sud, certaines exploitations agricoles autour de la rue Principale à l'est et des ensembles résidentiels liés au boulevard Jolibourg à l'ouest.

PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est constitué de deux principales parcelles où se situent les terrains de golf, ainsi que de parcelles liées à l'avenue des Bois et surtout l'intersection avec le boulevard Arthur-Sauvé.
- › Cet ensemble formé par ces différentes parcelles a des dimensions approximatives d'environ 1 km de large et 2,5 km de profond.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › L'espace non construit domine cet ensemble et correspond aux aménagements paysagers des deux terrains de golf.



CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est lié aux activités sportives qui s'y déroulent. Deux constructions s'y trouvent, soit les chalets ou *club-houses* des deux terrains de golf.



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Chalet du club de golf Islemere, 1199, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine moderne)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › L'ensemble est plutôt inaccessible : il faut soit être membre, ou payer une tarification journalière dans le cas du Club de golf Le Cardinal, pour pénétrer sur ce territoire. De plus, il est très peu visible du domaine public.



Club de Golf Cardinal



Club de Golf Ilsemere

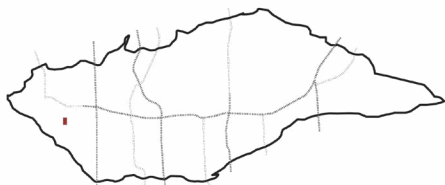
RECOMMANDATIONS

- › Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- › Souligner la valeur patrimoniale et paysagère du lieu ayant été conçu par des architectes de golfs de renoms.
- › Mener une étude paysagère pour mieux comprendre les caractéristiques spécifiques de cet ensemble et l'importance relative de ces terrains de golf par rapport aux autres terrains québécois.
- › Considérer et mettre en valeur les travaux des architectes paysagistes de renoms dans le cadre d'éventuels projets de redéveloppement du site.

MONT-LAVAL

FACTEURS D'INFLUENCE

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



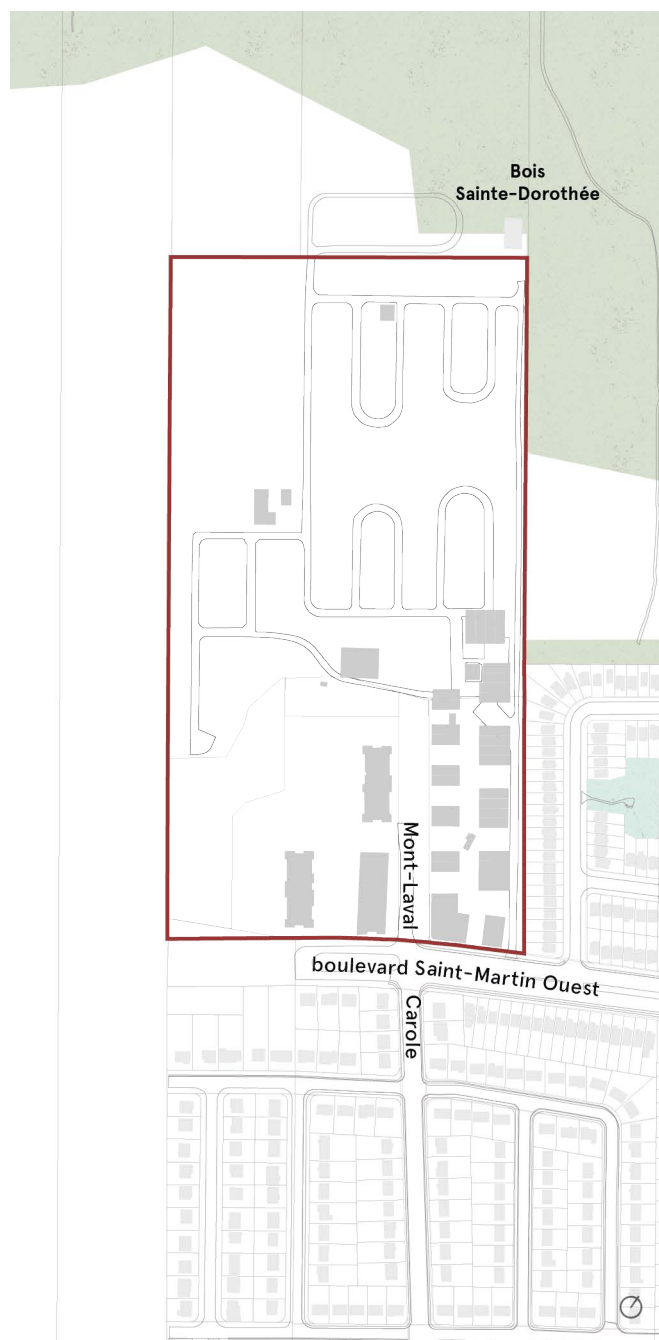
CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble résidentiel, dont le développement s'est amorcé dans les années 2010, est situé sur la partie du mont Laval où se trouvait un centre de ski d'envergure locale.

S'élevant à plus de 55 mètres au-dessus du niveau de la mer, le mont Laval constitue le point culminant du territoire de l'île Jésus. Situé avantageusement à proximité du boisé Sainte-Dorothée (STD_03), le versant sud-est du mont est développé en 1965 comme centre récréatif offrant des pistes de ski de fond, de toboggan et de ski-doo. Le centre dispose de deux remontes-pentes, d'une école de ski, d'un système de neige artificielle et d'un système d'éclairage en plus du restaurant, de la cafétéria et du bar-salon. Le centre ferme ses portes en 1976.

De 1987 à 2010, le versant développé du mont accueille le parc du Mont-Laval, un terrain de camping trois saisons. Puis, en 2009, le camping est vendu à l'entreprise Maison Charplexe pour en faire un développement résidentiel de haute densité. Des changements au projet surviennent toutefois après son annonce de 2009. La densité et l'implantation feront notamment l'objet de changements majeurs.

À ce jour, 3 bâtiments de 6 à 9 étages ont été construits et un projet intégré composé de triplex, quadruplex et de multifamiliales est actuellement en construction. Toutefois, la forme du projet a évolué suivant des pressions citoyennes. Le gabarit des bâtiments et l'implantation de ces derniers ont été sensiblement modifiés de manière à réduire les impacts de la cohabitation entre les différentes typologies du secteur. De plus, dans le cadre des négociations avec le promoteur, ce dernier a cédé à la Ville une portion du terrain. De plus, la Ville a acheté au promoteur au même moment une partie boisée de son terrain limitrophe au boisé Sainte-Dorothée, afin d'accroître l'accessibilité et la superficie protégée du boisé.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › Cet ensemble ne comprend pas de trame viaire publique. Les rues et stationnements que l'on y trouve sont associés au développement immobilier et sont privés.

ÎLOTS

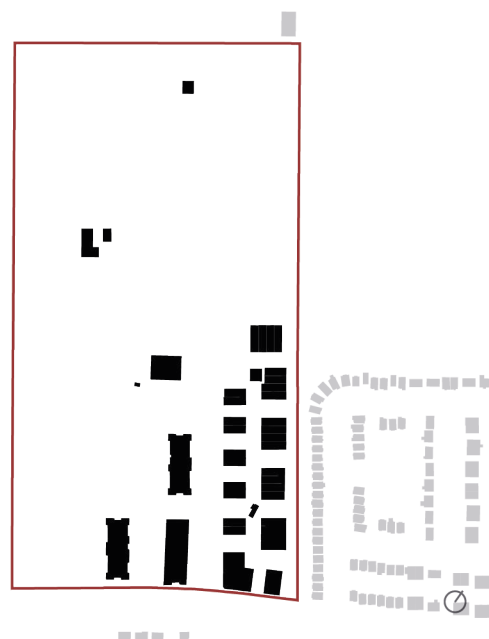
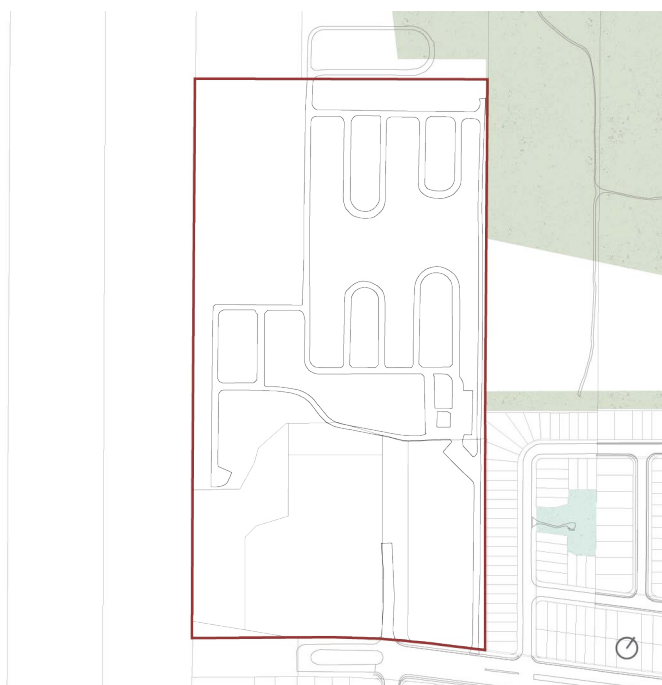
- › L'ensemble se situe à l'intérieur d'un immense îlot agricole, situé au sud de l'avenue des Bois.

PARCELLAIRE

- › Cet ensemble n'est formé que de quelques parcelles associées aux anciennes activités récréatives du site. La taille, la forme et l'orientation de ces parcelles sont hétérogènes.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › Le grain des bâtiments est très homogène et disposé de façon régulière dans l'ensemble.
- › L'espace non construit domine l'ensemble et devrait être éventuellement occupé par les phases subséquentes du complexe immobilier.



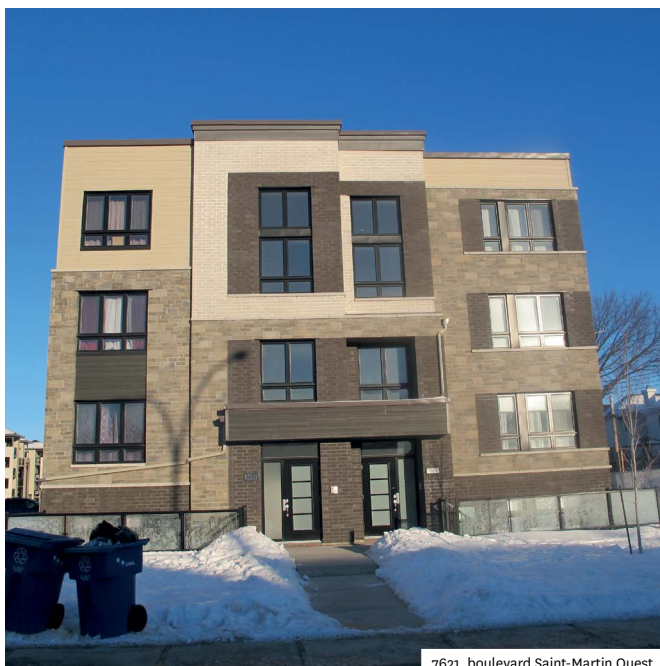
CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- › Le cadre bâti de cet ensemble est homogène. On y trouve des bâtiments de type résidentiel.
- › Le type architectural dominant est le grand immeuble d'habitation (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



7621, boulevard Saint-Martin Ouest



rue du Mont-Laval



7775, rue du Mont-Laval



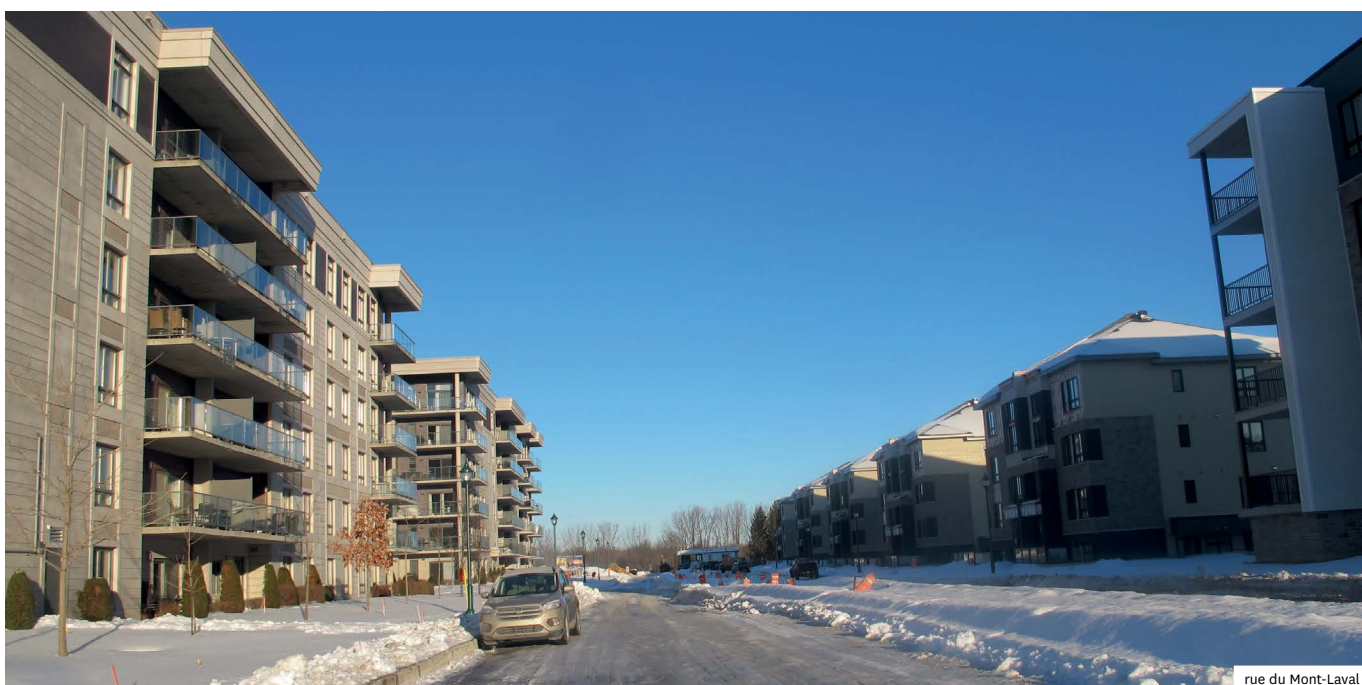
7755, boulevard Saint-Martin Ouest

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › Comme il s'agit d'un projet en construction, il est difficile de décrire les éléments d'ambiance de cet ensemble. Par contre, il faut mentionner que le caractère naturel au pourtour du site est un élément paysager d'intérêt.



Boisé de Sainte-Dorothée

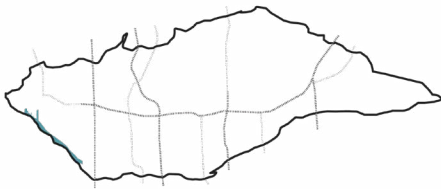


rue du Mont-Laval

RECOMMANDATIONS

- › Mettre en valeur la qualité paysagère dans laquelle s'insère le projet de développement immobilier, notamment :
 - en optant pour un aménagement paysager basé sur des espèces indigènes ;
 - en ne lotissant pas l'entièreté des terrains adjacents à la trame viaire, de manière à laisser des espaces boisés en bordure du domaine public.

RIVE DE SAINTE-DOROTHÉE



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
- Contrainte anthropique ou infrastructures lourdes influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble riverain occupe le territoire de la municipalité de la paroisse de Sainte-Dorothée en bordure de la rivière des Prairies, entre les anciennes villes de Laval-sur-le-Lac à l'ouest (LSL_01), et Chomedey, à l'est. Les premières constructions apparaissent dès la fin du 19^e siècle, le long du chemin ancien du Bord-de-l'Eau. Depuis, cet ensemble principalement résidentiel est en perpétuel redéveloppement.

Au 19^e siècle, ce territoire n'est que très peu construit, et est majoritairement composé de terres agricoles situées au sud du chemin du Bord-de-l'Eau. Les habitations de la municipalité de la paroisse de Sainte-Dorothée sont principalement situées plus au nord, au village, le long du chemin ancien de la côte Saint-Martin (rue Principale) (STD_05). De l'ensemble, il faut emprunter la montée Gravel pour rejoindre la centralité de la paroisse. Les cultivateurs de ce secteur de Sainte-Dorothée doivent s'adapter à plusieurs ruisseaux se jetant dans la rivière des Prairies et aux milieux humides qui morcellent le territoire de l'ensemble, notamment les ruisseaux Gravel et Papineau (STD_10). Au cours de la première moitié du 20^e siècle, ce territoire demeure agricole et rural. En 1920, la ligne ferroviaire de Deux-Montagnes est inaugurée dans l'ouest de l'ensemble. Elle est administrée par le Canadian National Railway et permet de rejoindre le centre-ville de Montréal.

En 1947, le noyau villageois et les terres agricoles qui lui sont limitrophes se divisent de la paroisse de Sainte-Dorothée. Ainsi, l'ensemble se retrouve désormais à l'intérieur de deux entités administratives, soit le village de Sainte-Dorothée (au centre) et la municipalité de paroisse de Sainte-Dorothée (à l'est et à l'ouest). Au cours des années 1950, comme un peu partout sur l'île Jésus, les agriculteurs vendent peu à peu leur terre à des promoteurs et des constructeurs, qui vont par la suite réaliser des petits projets immobiliers. Le territoire agricole de l'ensemble se transforme alors, les terres cultivées alternant avec des ensembles résidentiels de 10 à 20 habitations, organisées autour d'une terrasse qui s'avance vers la rivière.

Le 6 août 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, la Ville de Laval est créée, regroupant l'ensemble des municipalités de l'île Jésus. Cinq ans plus tard, la nouvelle ville adopte son tout premier Schéma directeur d'aménagement ainsi que le règlement de zonage L-2000 qui identifie le territoire de l'ensemble comme «zone résidentielle». Dans les années 1970, le changement de vocation du territoire amorcé dans les années 1950 se poursuit. En 1969, les Frères des écoles chrétiennes s'installent à la limite est de l'ensemble. Ils y sont encore présents aujourd'hui.

Jusqu'aux années 2000, plusieurs petits projets résidentiels se succèdent sur le territoire. Au tournant du millénaire, des projets de plus grande importance vont combler les derniers terrains disponibles en bordure de la rivière.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › Deux collectrices se situent dans l'ensemble :
 - Le chemin du Bord-de-l'Eau : emprise d'environ 12 m, deux voies de circulation et une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté;
 - La rue Dupont : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation et une bande pour les piétons, avec marquage au sol du côté ouest.
- › Le reste de la trame viaire est constitué de quelques rues locales permettant d'accéder à des secteurs riverains de l'ensemble. Ces rues ont été construites à des époques bien différentes; leur emprise varie entre 6 m et 20 m. Les rues locales ne comptent pas de trottoirs et les rues des secteurs les plus anciens ne comptent pas non plus de bordures de béton.

ÎLOTS

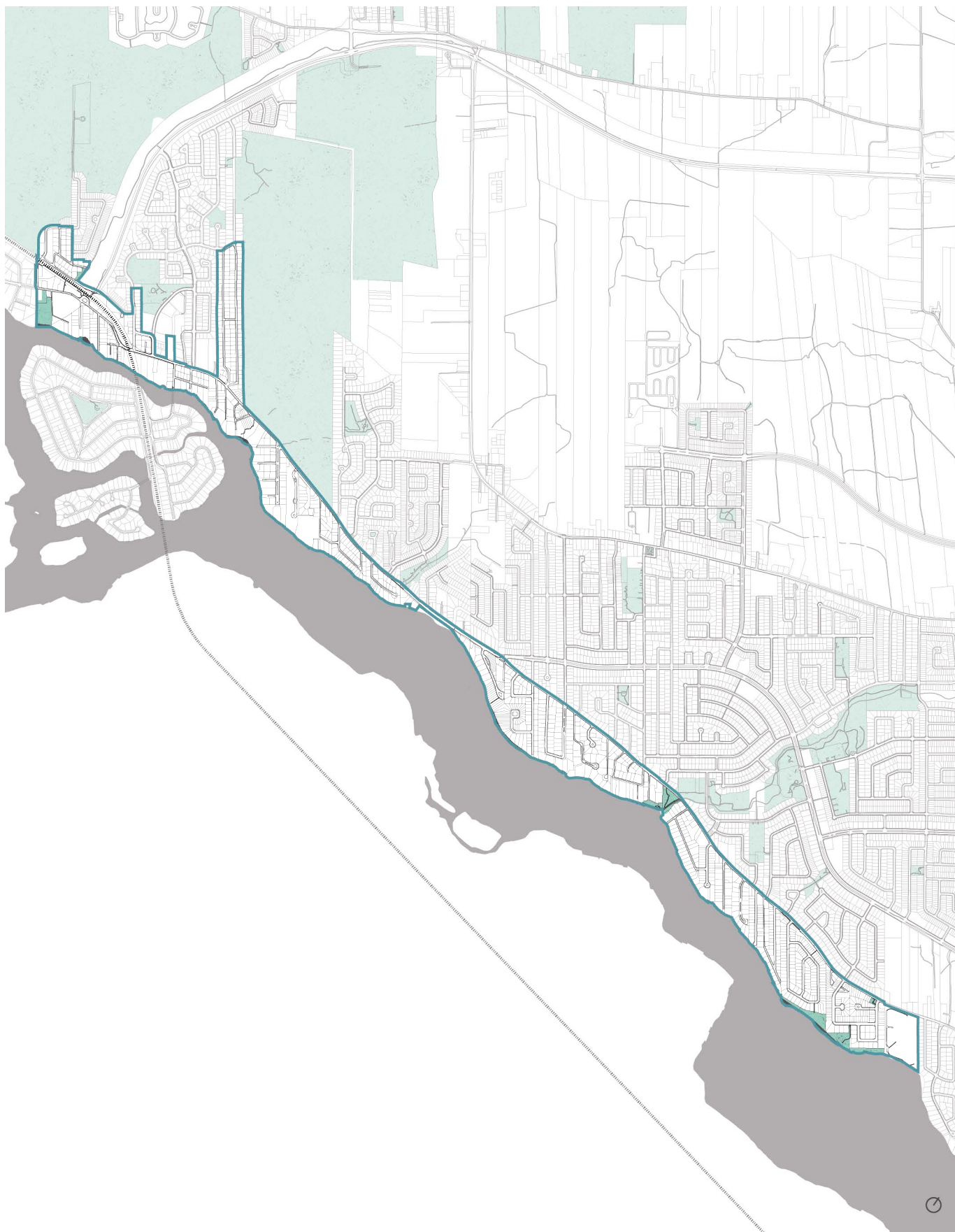
- › La majorité de cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités par des voies de circulation. Il se situe à l'intérieur d'un vaste territoire riverain articulé autour du chemin ancien du Bord-de-l'Eau.
- › Dans les secteurs où le chemin du Bord-de-l'Eau est positionné plus loin de la rivière, le territoire riverain est plus grand, ce qui permet la création de développements immobiliers plus importants. Dans ces cas, des petits îlots hétérogènes sur le plan de la forme, de la taille et de l'orientation sont observables.

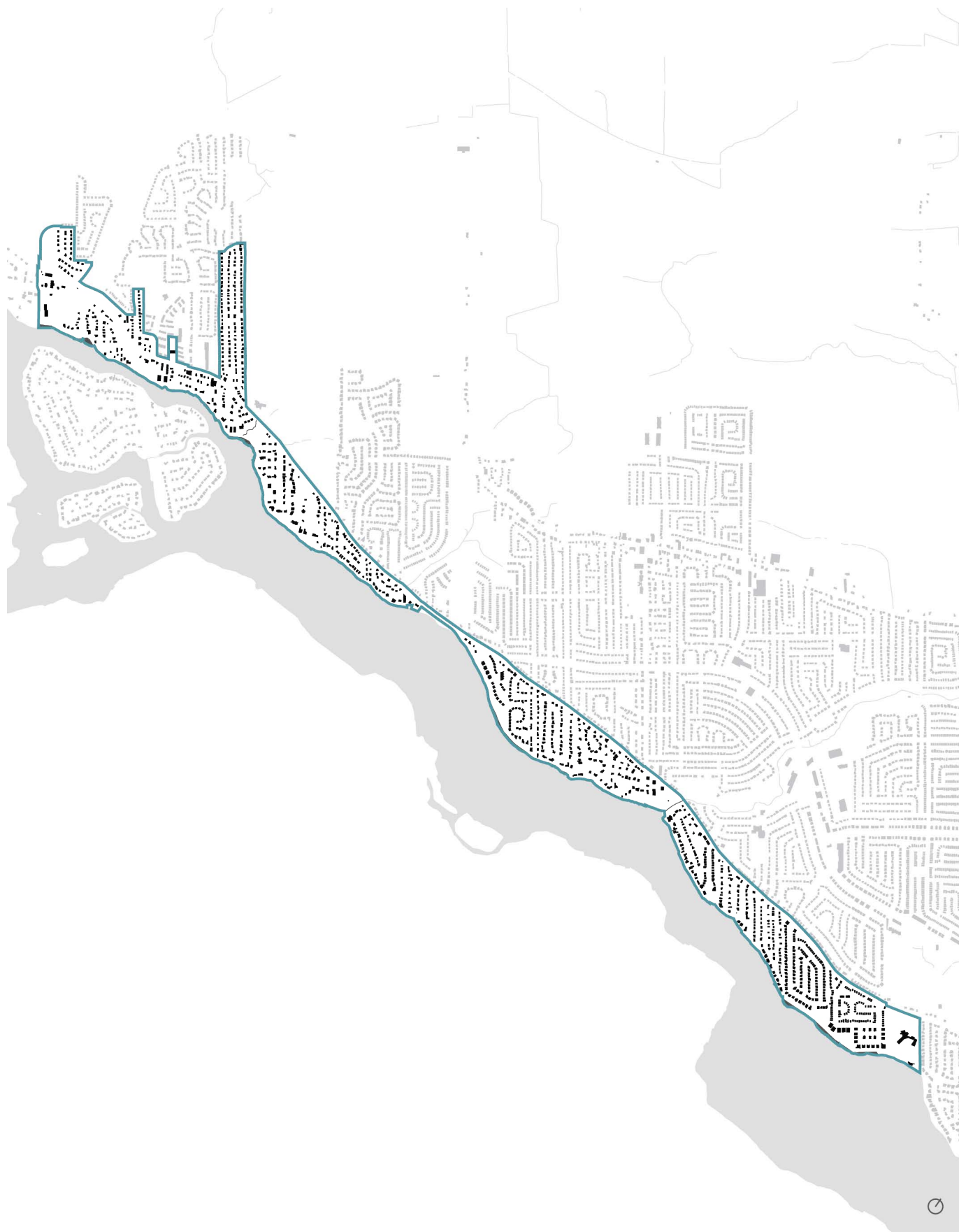
PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est plutôt hétérogène. La forme et la disposition des parcelles sont héritées d'une ancienne logique de villégiature ainsi que des nombreuses phases de développement plus récentes.
- › Les parcelles en bordure de la rivière des Prairies sont généralement de plus grande taille et orientées de façon à maximiser leur lien avec la rivière.
- › Les développements plus récents, notamment dans l'extrémité est de l'ensemble, présentent des parcelles plus régulières en termes de forme, de taille et d'orientation.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est plutôt fin, de forme très hétérogène et disposé de façon irrégulière.
- › L'espace non construit est principalement associé aux voies de circulation, à certains milieux naturels et au terrain de l'institution des Frères des écoles chrétiennes.





CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est hétérogène en raison de l'ancienneté de ce secteur, mais homogène sur le plan de la fonction (résidentielle). L'attrait pour les berges de la rivière des Prairies a mené, au fil du temps, à l'apparition de nouvelles constructions sur la rive, jusqu'à l'occupation complète du territoire.
- Les deux types architecturaux dominants sont la maison néoéclectique et le manoir millénaire (voir catalogue des types architecturaux).
- Plusieurs autres types architecturaux sont présents dans cet ensemble, dont la maison pittoresque de villégiature, ainsi que différentes déclinaisons de bungalows (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Calvaire Sauriol, 360, chemin du Bord-de-l'Eau
- Résidence des Frères des Écoles chrétiennes, 300, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine religieux moderne)
- Maison cubique, 602, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 984, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- École primaire Les Trois-Soleils (pavillon 1), 1295, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison d'influence Arts & Crafts, 2, rue jardin Islemere (patrimoine traditionnel)
- Maison d'influence Arts & Crafts, 4, jardin Islemere (patrimoine traditionnel)



501, rue Diane



609, rue Janson



641, rue Janson



645, rue Janson

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › Les paysages riverains, bien qu'ils ne soient visibles que momentanément, contribuent à une ambiance particulière.
- › La présence d'arbres matures et les nombreuses terrasses qui s'avancent vers la rivière contribuent à créer une ambiance intime.
- › Le paysage bâti est très éclectique et témoigne du caractère plus ancien d'un territoire toujours en évolution.
- › L'édifice des Frères des écoles chrétiennes, la berge Couvrette et la gare de train de Sainte-Dorothée constituent des repères dans l'ensemble.



chemin du Bord-de-l'Eau

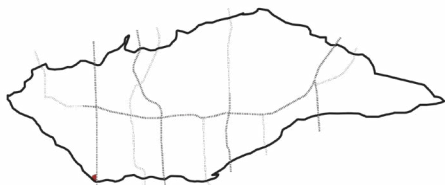


rue Janson

RECOMMANDATIONS

- › Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- › Conserver des percées visuelles vers la rivière des Prairies en établissant une stratégie d'entretien horticole.
- › Limiter la hauteur des nouvelles constructions situées entre le chemin du Bord-de-l'Eau et la rivière des Prairies de manière à préserver les vues. Ce type d'intervention permettrait également de préserver une qualité paysagère le long du chemin.
- › Limiter les nouvelles constructions situées entre le chemin du Bord-de-l'Eau et la rivière des Prairies et créer une bande de terre publique vouée à la conservation, de manière à préserver des vues, donner un accès public à l'eau et créer des zones naturelles résilientes. Ce type d'intervention permettrait également de préserver une qualité paysagère le long du parcours.
- › Préserver le caractère identitaire pittoresque intimement lié au chemin du Bord-de-l'Eau, marqué par sa sinuosité et son étroitesse. Pour se faire, éviter les opérations d'élargissement ou de reconfiguration du boulevard.
- › Maintenir le traitement actuel du réseau viaire des rues locales puisque leur étroitesse de même que l'absence de trottoir et de bordure de béton contribuent à maintenir l'ambiance héritée de l'essor de la villégiature.
- › Limiter la surface asphaltée en cours avant des commerces le long du chemin du Bord-de-l'Eau 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.
- › Réfléchir à un nouvel aménagement, mieux intégré à l'environnement paysager de l'ensemble que les blocs de béton en place, pour marquer l'intersection du chemin du Bord-de-l'Eau et la montée Gravel, soit deux chemins anciens liés à l'histoire de ce secteur.

HÔPITAL NOTRE-DAME



FACTEURS D'INFLUENCE

- Contraintes hydrographiques influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Attractivité et valorisation des composantes hydrographiques en raison de leur potentiel paysager et récréatif menant à l'occupation ou à la densification du territoire
- Cadre législatif visant la protection des terres et activités agricoles ayant modulé les potentiels de développement
- Mouvement moderne ayant influencé l'architecture résidentielle, institutionnelle ou commerciale

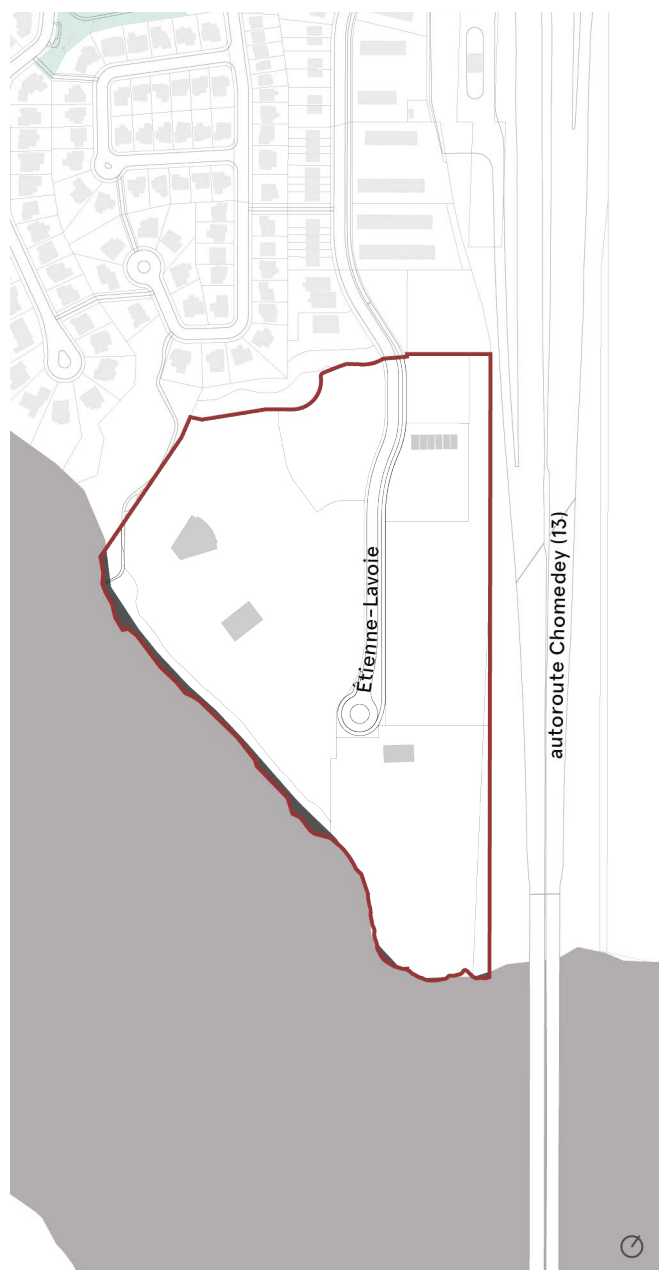
CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble résidentiel, principalement composé de tours d'habitation, s'est surtout développé depuis le début des années 2010.

Au 19^e siècle, l'ensemble couvre une petite pointe agricole, circonscrit au sud par la rivière des Prairies et au nord par un secteur inondable où s'écoule un ruisseau, situé à l'extrémité sud-est de la paroisse de Sainte-Dorothée. Entre les années 1931 et 1958, la congrégation de Notre-Dame, l'une des congrégations religieuses féminines les plus importantes de la région de Montréal, construit en bordure de la rivière des Prairies une maison de convalescence. Cette institution sera connue sous le nom de l'hôpital Notre-Dame de Sainte-Dorothée. L'architecte responsable de ce projet est le Montréalais Gaston Gagnier, concepteur de l'École polytechnique de Montréal (1956) ainsi que du siège social d'Hydro-Québec (1962). Pour accéder au nouvel hôpital, la rue François est ouverte et rapidement quelques petites résidences s'installent le long de cette nouvelle voie.

En 1975, l'autoroute 13 (CHO_22) est inaugurée. Cette infrastructure majeure s'implante sur la limite administrative entre les quartiers de Sainte-Dorothée et Chomedey, plus précisément sur le terrain voisin de l'hôpital Notre-Dame, vers l'est.

Les photos aériennes permettent d'avancer que, alors que des ensembles résidentiels apparaissent plus au nord (STD_o6), l'hôpital disparaît entre 2005 et 2008. Certains promoteurs vont donc saisir cette opportunité et acquérir cette pointe riveraine qui offre une vue exceptionnelle sur la rivière et la métropole. Ainsi, le projet immobilier de luxe Aquablu, le complexe pour retraités Sélection Panorama, ainsi que l'ensemble de maisons de ville Bluville y sont érigés.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › Une seule voie de circulation se situe dans l'ensemble, soit la rue Étienne-Lavoie, autrefois François, qui a une emprise d'environ 18 m et qui est présentement en construction. Cette rue est un cul-de-sac permettant d'accéder aux différents complexes immobiliers plus au sud.

ÎLOTS

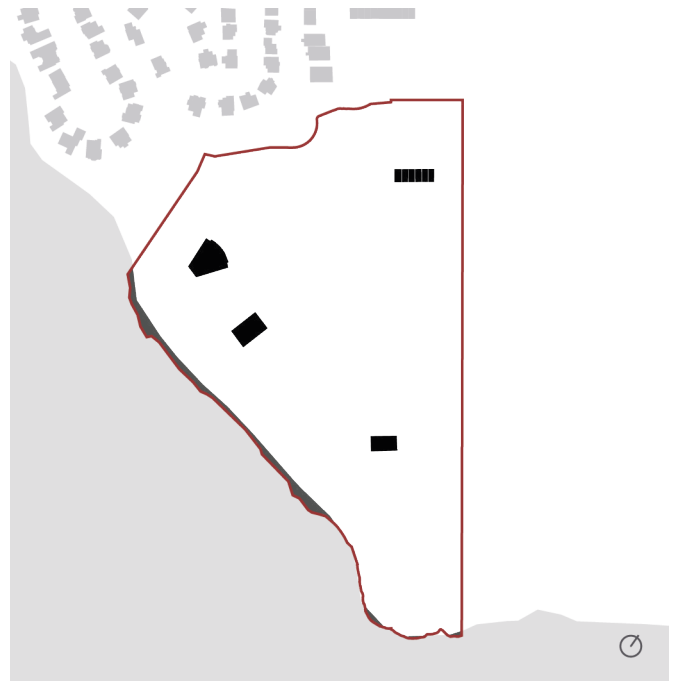
- › Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités par des voies de circulation. L'ensemble se situe à l'intérieur d'un territoire délimité par un ruisseau et un secteur inondable au nord, la rivière des Prairies au sud et à l'ouest ainsi que par l'autoroute 13 à l'est.
- › Les dimensions approximatives de cet ensemble sont de 285 m sur 500 m.

PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire de l'ensemble est hétérogène en termes de forme, de taille et d'orientation. Il répond aux différents projets immobiliers qui visent à maximiser leur relation à la rivière.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › La plupart des bâtiments sont présentement en construction. Par contre, selon les informations accessibles à propos des projets, ces différentes constructions vont présenter un grain bâti de taille moyenne et grande ainsi que de forme hétérogène.
- › L'espace non construit domine l'ensemble et sera éventuellement occupé par des espaces collectifs des complexes immobiliers ainsi que des espaces naturels.



CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- › Le cadre bâti de cet ensemble est plutôt homogène en ce qui a trait à sa fonction. On y trouve désormais que des bâtiments de type résidentiel.
- › Les types architecturaux dominants sont le grand immeuble d'habitation et la maison contemporaine (contigüe) (voir catalogue des types architecturaux).



100, rue Étienne-Lavoie

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



120, rue Étienne-Lavoie



970, rue Étienne-Lavoie

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- Comme il s'agit d'un projet en construction, il est difficile de décrire les éléments d'ambiance de cet ensemble. Par contre, il faut mentionner que le lien avec la rivière des Prairies ainsi qu'avec le paysage à caractère naturel est l'un des éléments identitaires à ce site.
- Les points de repère visuels marquants sont l'autoroute 13, le pont Louis-Bisson, la rivière des Prairies et l'île de Montréal.

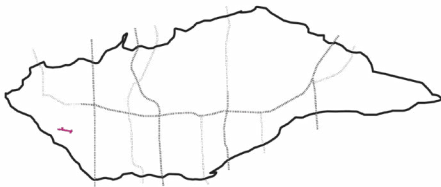


120, rue Étienne-Lavoie

RECOMMANDATIONS

- › Créer et entretenir des vues vers la rivière des Prairies à partir de la voie publique.

VILLAGE SAINTE-DOROTHÉE



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement
- Croissance démographique menant à la modernisation des infrastructures, des institutions civiques et des équipements publics

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble présente une diversité d'usages ainsi que de formes architecturales héritées de plusieurs phases de développement depuis le 18^e siècle.

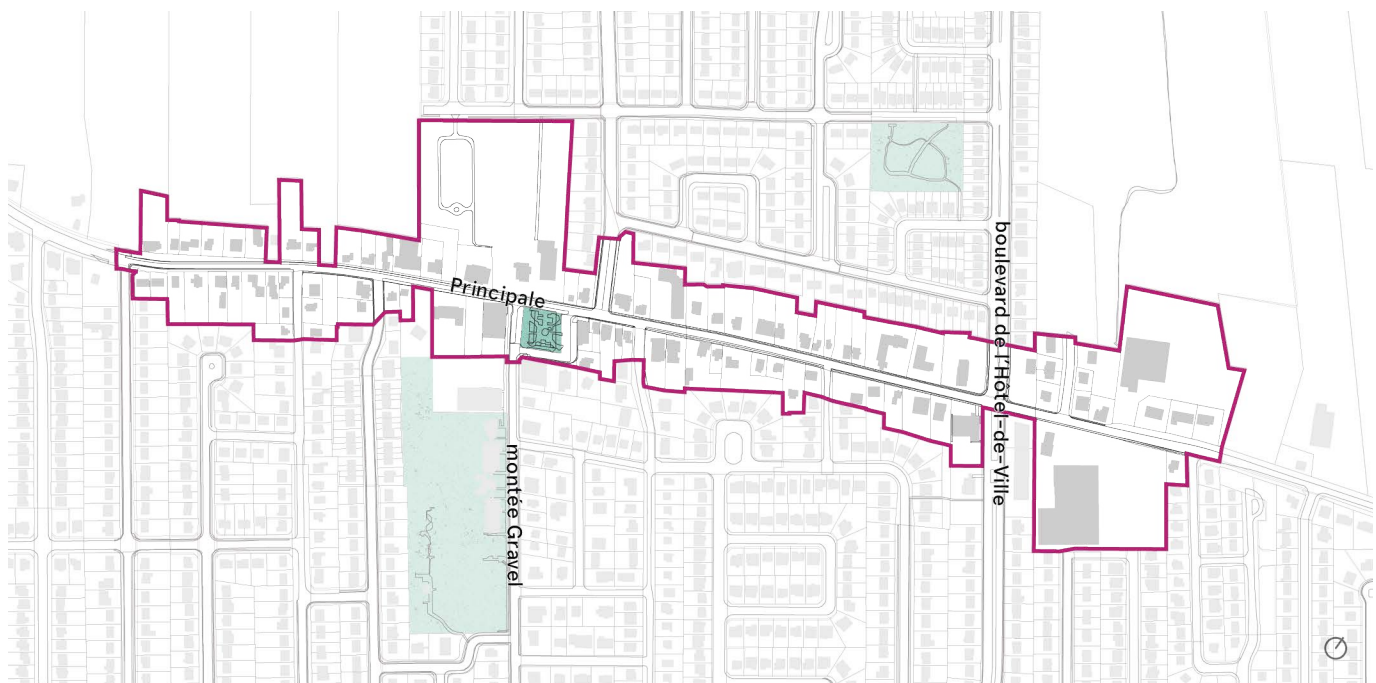
Son territoire couvre le noyau villageois de Sainte-Dorothée, situé à l'intérieur de la paroisse agricole du même nom. Ce petit hameau linéaire s'est développé le long du chemin ancien de la côte Saint-Martin (rue Principale), au croisement de la montée Gravel, qui permet d'accéder au chemin du Bord-de-l'Eau et à la rivière des Prairies. Le village se développe grâce à la prospérité de l'agriculture maraîchère de la paroisse qui tire profit de sa proximité avec Montréal. L'église y est construite en 1869.

Le territoire de la paroisse de Sainte-Dorothée connaît trois principales modifications au fil des ans. En 1915, l'extrémité ouest est retranchée du territoire de la paroisse pour constituer la ville de Laval-sur-le-Lac (LSL_01). En 1941, l'archipel de quatre îles au sud-ouest de la paroisse décide de se séparer administrativement pour devenir les îles-Laval ([VIL_01, VIL_02 et VIL_03]). Finalement, en 1947, c'est

autour du noyau villageois et des terres agricoles qui lui sont limitrophes de devenir une municipalité. Ainsi, on trouve désormais deux Sainte-Dorothée sur l'île de Laval, le village et la municipalité de paroisse constituée principalement de terres agricoles.

En 1959, le village et la municipalité de paroisse fusionnent toutefois pour créer la Ville de Sainte-Dorothée. Dans ce contexte de modernisation, un nouvel hôtel de ville est construit et des ensembles résidentiels apparaissent dans ce paysage rural, au pourtour du village.

Lors de la création de la Ville de Laval en 1965, la ville de Sainte-Dorothée est l'un des territoires les moins densément peuplés de l'île Jésus. Il s'agit toujours d'un territoire principalement agricole et rural, malgré l'intérêt grandissant des promoteurs immobiliers pour ce secteur.



TISSU URBAIN

TRAME URBAINE

- › Une artère de situe dans l'ensemble :
 - La rue Principale : emprise d'environ 12 m, deux voies de circulation et un trottoir de chaque côté.
- › Aucune autre voie ne se situe dans l'ensemble.

ÎLOTS

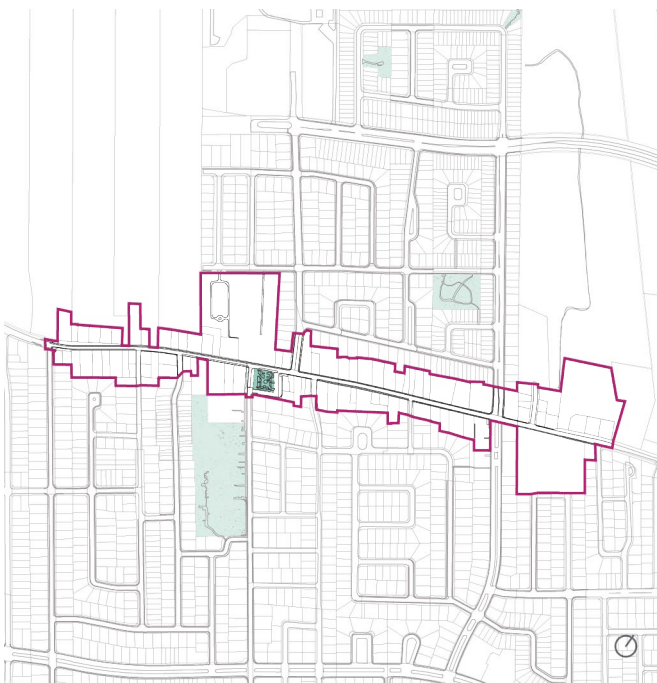
- › Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités par des voies de circulation. L'ensemble traverse plusieurs îlots résidentiels et agricoles de forme et de taille variables.

PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est très hétérogène. La forme et la disposition des parcelles sont héritées d'un passé villageois et agricole conditionné par les différents usages (habitation, commerce, institution, industries légères, etc.) que l'on peut trouver dans un tel village.
- › Certains lots sont petits et parfois très étroits, d'autres sont de forme irrégulière suggérant des morcèlements accommodant de nouvelles constructions en arrière cour.
- › La plupart des parcelles sont orientées perpendiculairement à la rue Principale.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est de taille petite et moyenne, de forme très hétérogène et disposé de façon irrégulière.



CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est hétérogène en raison du passé villageois de ce secteur. On y trouve des bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels.
- Sans y avoir de dominance stylistique, plusieurs types architecturaux composent cet ensemble dont la maison franco-québécoise, le cottage vernaculaire américain, le plex du début du 20^e siècle, et le *walk-up* (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Maison québécoise, 650-652, rue de la Place-Publique (patrimoine traditionnel)
- Maison québécoise, 493-495, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 533, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 567-569, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 574, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison moderne, 590, rue Principale (patrimoine moderne)
- Duplex, 601-603, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison québécoise, 630-632A, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison cubique, 637, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Ancienne maison du bedeau, 639, rue Principale

(patrimoine traditionnel)

- Église Sainte-Dorothée, 655, rue Principale (patrimoine religieux traditionnel)
- Presbytère Sainte-Dorothée, 655, rue Principale (patrimoine religieux moderne)
- Cimetière Sainte-Dorothée, 655, rue Principale (patrimoine religieux traditionnel)
- Charnier du cimetière Sainte-Dorothée (patrimoine religieux traditionnel)
- Maison à mansarde, 697, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain avec pignon en façade, 705, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Grange-étable à toit brisé, 715, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain avec plan en L, 722, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison éclectique, 742, rue Principale (patrimoine traditionnel)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- Quelques grands arbres matures témoignent de l'ancienneté de l'ensemble.
- Le paysage bâti est extrêmement éclectique et la plupart des résidences plus anciennes ainsi que les différents commerces sont plutôt modestes.
- L'emprise de la rue Principale et l'implantation rapprochée du cadre bâti par rapport à la rue sont typiques d'une ambiance villageoise.
- Le paysage agricole, qui se déploie au nord de l'ensemble, témoigne du caractère rural de ce secteur.



église Sainte-Dorothée (655, rue Principale)

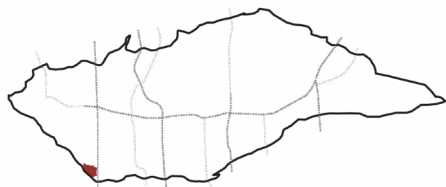


rue Principale

RECOMMANDATIONS

- › Maintenir la largeur et la composition de la rue Principale telle qu'elle est présentement afin de préserver une ambiance plus villageoise et éviter que cette voie soit empruntée comme un boulevard.
- › Limiter la surface asphaltée en cour 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.
- › 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.
- › 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 voisinages.
- › Prévoir une stratégie de reconversion progressive des sites à vocation industrielle afin de prévoir des usages plus compatibles avec leur environnement.

LES DOMAINES



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire
- Cadre législatif visant la protection des terres et activités agricoles ayant modulé les potentiels de développement
- Attractivité et valorisation des composantes hydrographiques en raison de leur potentiel paysager et récréatif menant à l'occupation ou à la densification du territoire

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble résidentiel, principalement composé d'habitations résidentielles unifamiliales ou en rangées, s'est développé entre les années 1990 et 2010.

Depuis le 19^e siècle, ce territoire est formé de terres agricoles situées au sud du chemin ancien du Bord-de-l'Eau.

Le 6 août 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, la Ville de Laval est créée. Cinq ans plus tard, la nouvelle ville adopte son tout premier Schéma directeur d'aménagement ainsi que le règlement de zonage L-2000. S'appuyant sur les potentiels d'attraction et l'accessibilité, grâce à l'arrivée planifiée de l'autoroute 13 (CHO_22) et de l'autoroute 440, le règlement L-2000 attribue un zonage de «zone sujette à un plan d'aménagement» au territoire de l'ensemble. Il s'agit de zones devant être développées selon la logique d'unités de voisinage et donc comprendre des habitations ainsi que certains services communautaires et de proximité. Par contre, en 1979, la zone agricole permanente nouvellement créée inclut ce territoire. Il faut attendre en 1989, lors de la révision de la zone agricole permanente,

pour voir la nouvelle délimitation de la zone agricole exclure l'ensemble et donc y permettre du développement urbain.

Au milieu des années 1990, les premiers développements immobiliers y sont érigés. Il s'agit du domaine Montreuil (1995) et du domaine de la Seigneurie (1997). D'autres développements plutôt cossus vont suivre, notamment le domaine des Berges (vers 2003). Ces projets de développement sont associés à la vente de lots agricoles ayant ainsi généré une logique de développement nord-sud, par parcelle, sans réflexion sur les liens est-ouest entre ceux-ci. Chacune des terres a donc été développée individuellement et à des périodes différentes.

À travers cette trame curviligne, de larges passages piétonniers ont été aménagés aux extrémités des culs-de-sac afin de faciliter les déplacements dans l'ensemble. De plus, ces derniers ont une double utilité, car ils permettent aussi aux véhicules d'urgence d'accéder à cette trame sinueuse et de s'y déplacer.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- › La trame viaire de cet ensemble est constituée d'un réseau de rues locales majoritairement organisées selon une trame curviligne, formant des boucles et des culs-de-sac. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 15 m et deux voies de circulation.

ÎLOTS

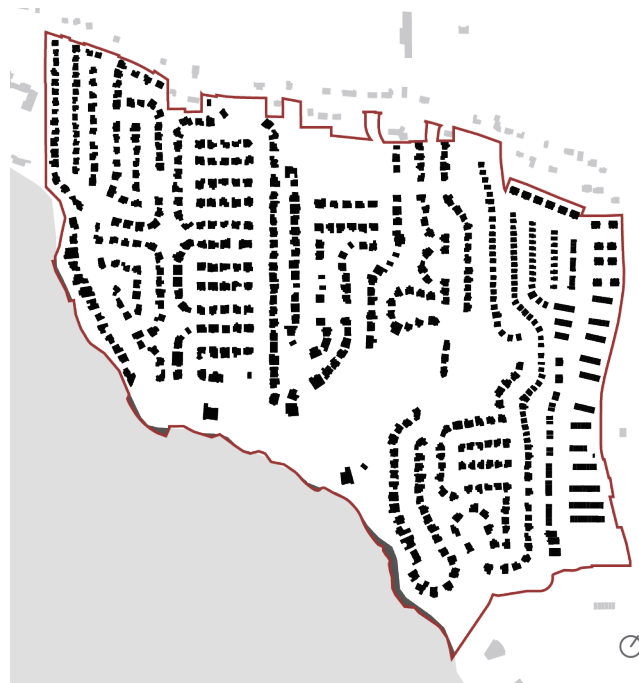
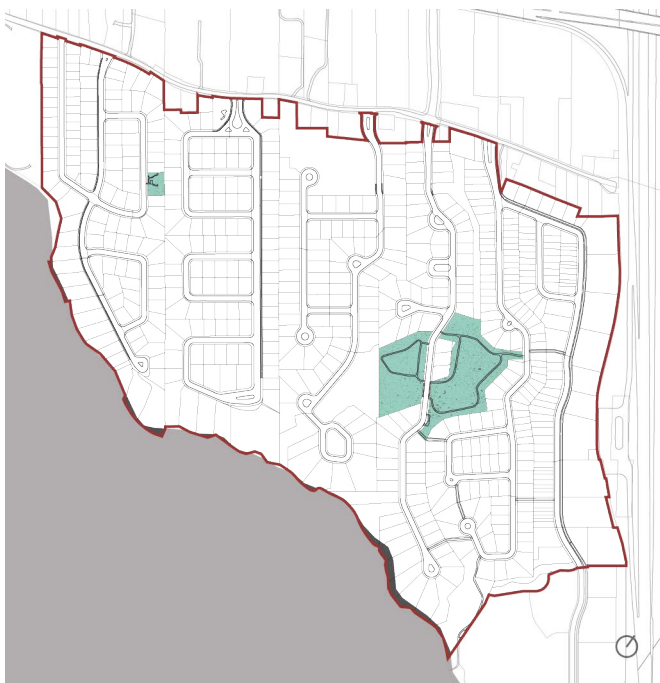
- › Les îlots sont de taille, de forme et d'orientation hétérogènes, compte tenu de la trame urbaine curviligne associée aux différents développements immobiliers qui forment l'ensemble.

PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est hétérogène, compte tenu des différents développements immobiliers qui forment l'ensemble.
- › Les parcelles rectangulaires les plus fréquentes ont une profondeur d'environ 30 m et une largeur variant de 11 m à 30 m.
- › Les parcelles riveraines sont normalement de plus grandes tailles.
- › Les parcelles situées au coin des boucles ou lorsque les courbes sont plus prononcées sont de plus grande taille.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est de petite et moyenne taille et il est plutôt varié sur le plan de la forme.
- › L'espace non construit est principalement associé aux parcs des Roseaux et des Anémones, ainsi qu'au bassin de rétention situé dans la partie nord de l'ensemble.



CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est plutôt homogène en matière d'usage. On y trouve des bâtiments de type résidentiel. Les bâtiments les plus fréquents sont, pour la plupart, des habitations unifamiliales. Par contre, en raison des différents développements immobiliers, plusieurs déclinaisons stylistiques de la maison unifamiliale se situent dans l'ensemble.
- Les styles architecturaux dominants sont la maison néoéclectique (isolée ou en rangée) et le manoir millénaire (voir catalogue des types architecturaux).



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

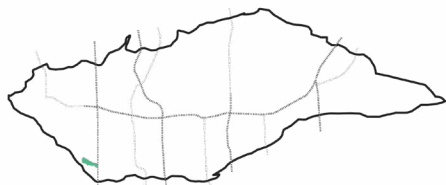
- › La végétation est dominée par les cours avant gazonnées.
- › Le paysage des différents développements est marqué par l'homogénéité des formes et des textures architecturales, notamment l'utilisation de la pierre et de nombreuses ornements architecturales.
- › Les nombreux développements, ayant des points d'entrée et de sortie limités, créent des environnements intimes, voire confinés.



RECOMMANDATIONS

- › Établir un ratio maximal de surface minérale en façade avant des cours privées afin d'augmenter la surface verte et d'améliorer la qualité paysagère et l'ambiance sur rue.
- › 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 via 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 pour conserver les arbres matures existants et planifier leur remplacement au moment venu afin de préserver l'ambiance intime du quartier.
- › Mettre en place une stratégie horticole pour harmoniser le traitement des ronds-points situés au bout des culs-de-sac.

ZONE AGRICOLE DE SAINTE-DOROTHÉE SUD



FACTEURS D'INFLUENCE

- Cadre législatif visant la protection des terres et activités agricoles ayant modulé les potentiels de développement
- Composition géologique et pédologique des sols ayant influencé la présence d'activités d'exploitation
- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble est majoritairement occupé par un usage agricole ainsi que quelques habitations le long du chemin du Bord-de-l'Eau.

Depuis le 19^e siècle, ce secteur est constitué de terres agricoles situées à l'est de la paroisse de Sainte-Dorothée. Ces terres cultivées se déploient alors au nord du chemin du Bord-de-l'Eau jusqu'au commencement d'autres terres, associées à la côte Saint-Martin (rue Principale).

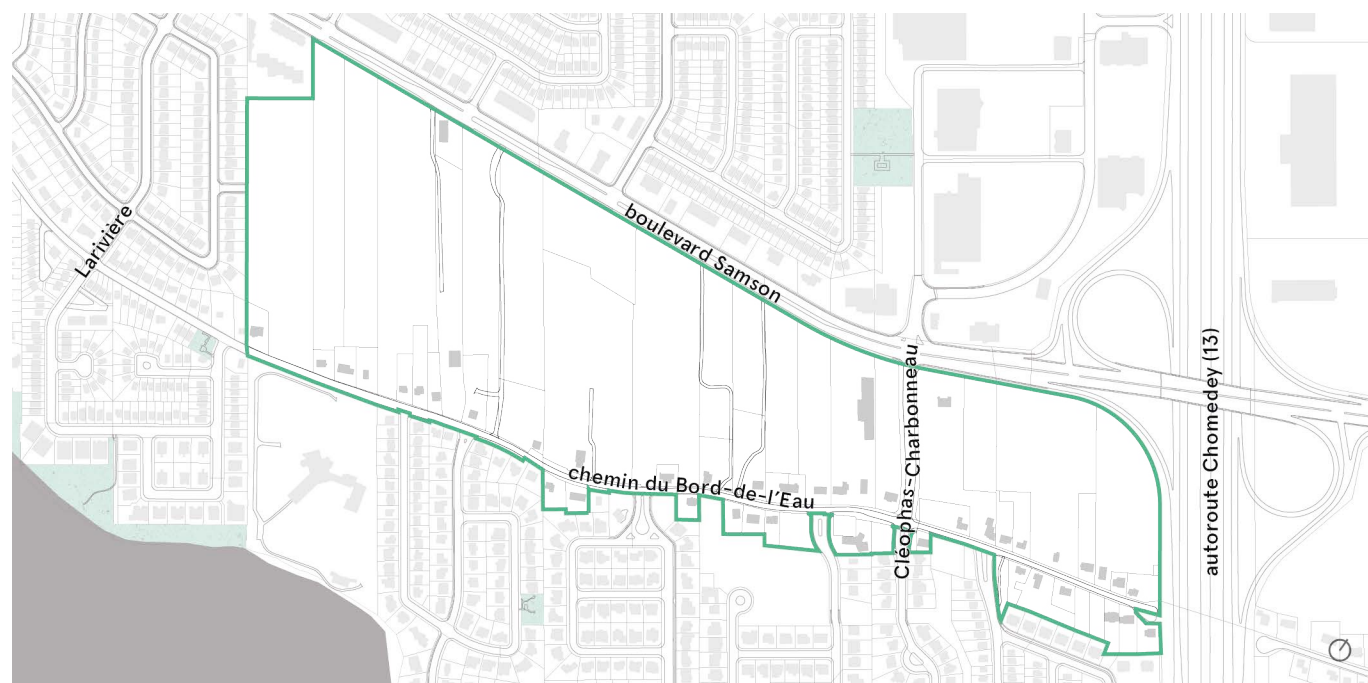
Le 6 août 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, Sainte-Dorothée fusionne avec les autres entités administratives de l'île Jésus pour constituer la Ville de Laval. Cinq ans plus tard, la nouvelle ville adopte son tout premier Schéma directeur d'aménagement ainsi que le règlement de zonage L-2000. S'appuyant sur le potentiel attractif du secteur et l'arrivée planifiée des autoroutes 13 (CHO_22) et 440 le règlement L-2000 identifie ce secteur comme une «zone sujette à un plan d'aménagement». Il s'agit d'une zone devant être développée selon une logique d'unité de

voisinage, comprenant des habitations ainsi que certains services communautaires et de proximité.

En 1975, l'autoroute 13 est inaugurée. L'une des bretelles d'accès de cette infrastructure autoroutière majeure mène à la création du boulevard Samson, qui divise alors les terres agricoles.

L'année 1978 marque l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection des territoires et des activités agricoles. Dans ce contexte, en 1979, la zone agricole permanente de la Ville de Laval est créée et inclut le territoire de l'ensemble, ce qui a pour effet d'empêcher le développement immobilier au profit du maintien et de la valorisation des activités agricoles.

En 1990, malgré la révision des limites de la zone agricole permanente, le territoire de l'ensemble demeure à vocation agricole, le seul avec cette vocation dans le sud-ouest de l'île. Depuis cette période, bien que les environs se soient grandement transformés, ce petit secteur agricole demeure pratiquement inchangé.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Deux collectrices se situent dans l'ensemble.
 - Le chemin du Bord-de-l'Eau : emprise d'environ 12 m et deux voies de circulation;
 - La rue Cléophas-Charbonneau : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation et une piste cyclable unidirectionnelle du côté ouest.

ÎLOTS

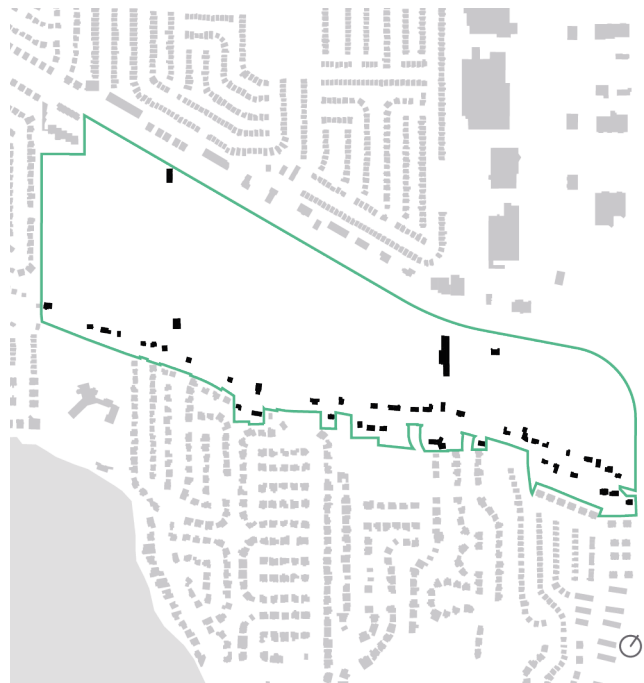
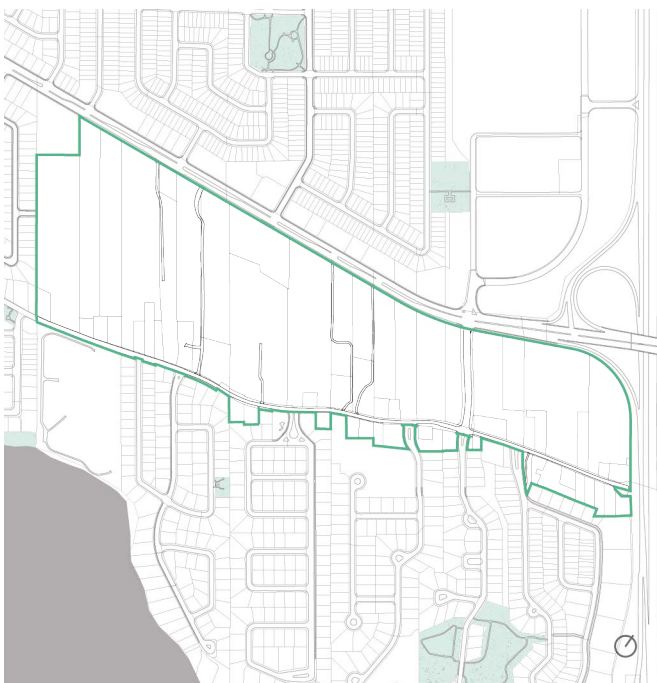
- Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités par des voies de circulation. Le territoire de l'ensemble traverse deux îlots de formes et de tailles hétérogènes.
- L'îlot à l'est est formé du chemin du Bord-de-l'Eau, de l'autoroute 13, du boulevard Samson et de la rue Cléophas-Charbonneau. La taille de cet îlot est d'environ 330 m sur 230 m.
- L'îlot à l'ouest inclut certains secteurs résidentiels à l'extérieur de l'ensemble; il est formé du chemin du Bord-de-l'Eau, de la rue Cléophas-Charbonneau, du boulevard Samson et de la rue Larivière. La taille de cet îlot est d'environ 1000 m sur 400 m.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt hétérogène. La forme et la disposition des parcelles sont héritées d'un découpage datant de l'époque seigneuriale et du passé agricole, lui-même conditionné par les besoins des différentes exploitations.
- Dans ce contexte, on retrouve deux logiques : de petites parcelles résidentielles hétérogènes le long du chemin du Bord-de-l'Eau ainsi que de grandes parcelles agricoles plus homogènes, organisées dans un axe perpendiculaire à la rivière des Prairies. La profondeur de ces parcelles agricoles peut s'étendre jusqu'à 430 m.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est de petite et moyenne taille et il est plutôt varié sur le plan de la forme ainsi que sa disposition sur le territoire et son implantation par rapport à la trame viaire.
- L'espace non construit est associé aux pratiques agricoles.
- À noter que les nombreuses serres présentes dans l'ensemble n'apparaissent pas sur le plan représentant les espaces construits et non construits, mais qu'elles sont très présentes lorsque l'on traverse le territoire ou lorsque l'on observe des photos aériennes.



CADRE BÂTI

TPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est hétérogène en raison du passé agricole plus ancien de ce secteur et des quelques constructions plus récentes qui sont apparues sur le chemin du Bord-de-l'Eau. De plus, on y trouve plusieurs bâtiments agricoles, dont de nombreuses serres.
- Sans avoir de dominance stylistique, plusieurs types architecturaux composent ce paysage hétérogène. On y observe entre autres le bungalow à toit à croupes (ligne faîtière parallèle à la rue), le manoir millénaire, le cottage vernaculaire américain, ou encore la maison *boomtown* à toit plat.



301, chemin du Bord-de-l'Eau



615, chemin du Bord-de-l'Eau



303, chemin du Bord-de-l'Eau

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Cottage vernaculaire américain, 13, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 53, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 75, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 101, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 181, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 209-211, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 275, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)



265, chemin du Bord-de-l'Eau



101, chemin du Bord-de-l'Eau



325, chemin du Bord-de-l'Eau

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › Des percées visuelles permettent d'apprécier des paysages agricoles particulièrement présents à l'ouest de la rue Cléophas-Charbonneau.
- › La présence d'arbres matures est aussi un élément naturel marquant de l'ambiance de l'ensemble, qui témoigne de son ancienneté.
- › Le paysage bâti est éclectique, témoignant à la fois de l'occupation ancienne du territoire et de son évolution au fil du temps.



chemin du Bord-de-l'Eau

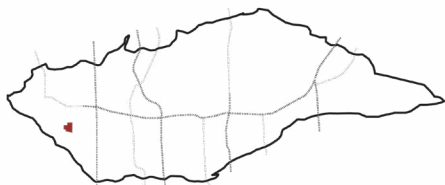


chemin du Bord-de-l'Eau

RECOMMANDATIONS

- › Conserver et créer des percées visuelles vers les terres agricoles en établissant une stratégie d'entretien horticole de l'emprise publique.
- › Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- › Mettre en place une stratégie d'entretien horticole pour les arbres matures situés sur le domaine public afin d'assurer le renouvellement des espèces et le maintien du caractère ancien du lieu.

PARCS DES FLEURS ET DES PIVOINES



FACTEURS D'INFLUENCE

- Cadre législatif visant la protection des terres et activités agricoles ayant modulé les potentiels de développement
- Organisation ancienne des terres agricoles qui a influencé l'orientation et l'implantation de l'ensemble

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

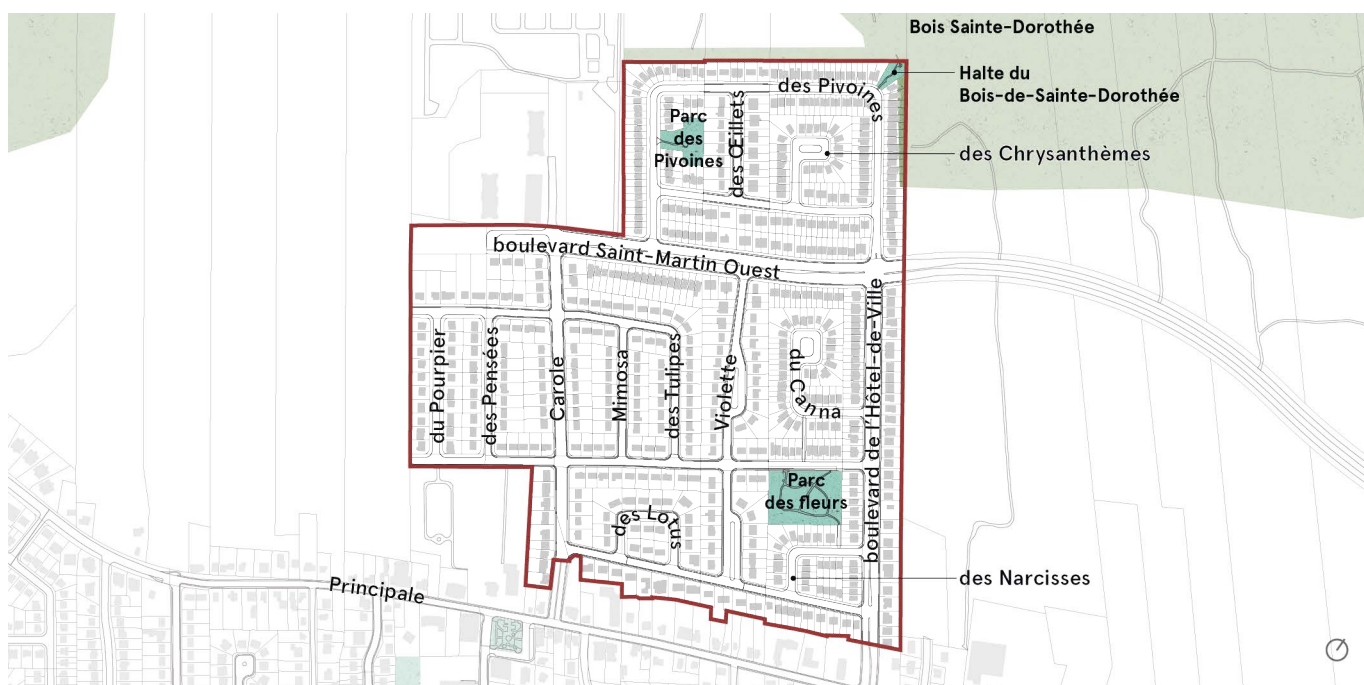
Cet ensemble résidentiel, composé de maisons unifamiliales isolées et jumelées, s'est principalement développé en deux temps, d'abord au cours des années 1970 (partie ouest), puis au cours des années 1990 et 2000 (partie est).

Au 19^e siècle, le territoire de l'ensemble couvre une portion des terres agricoles situées immédiatement au nord du village de Sainte-Dorothée (STD_05). Plus précisément, ces activités de culture se déploient vers le nord à partir du chemin ancien de la côte Saint-Martin (rue Principale). À l'époque, ce territoire est traversé par le ruisseau Papineau-Lavoie, qui morcelle la partie inférieure des terres agricoles et conditionne la façon de les exploiter.

Le 6 août 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, Sainte-Dorothée 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. Cet exercice de planification identifie ce secteur comme une «zone résidentielle unifamiliale». On y

prévoit une trame de rue orthogonale formant des boucles, ainsi que le prolongement et la modernisation du boulevard Saint-Martin Ouest, au nord de l'ensemble. Cet ancien territoire agricole entame alors sa transformation et devient progressivement un secteur résidentiel.

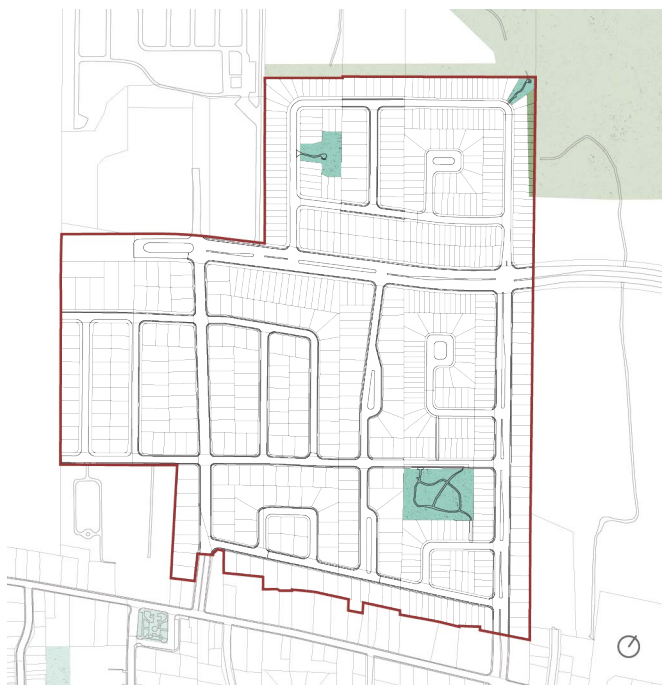
L'année 1978 marque l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection des territoires et des activités agricoles. Dans ce contexte, en 1979, la zone agricole permanente de la Ville de Laval est créée et inclut la partie est de l'ensemble, ce qui a pour effet d'empêcher le développement immobilier au profit du maintien et de la valorisation des activités agricoles. En 1990, la révision du territoire agricole exclut cette partie de la nouvelle zone agricole permanente, rendant possible le développement de la partie est du secteur qui se fera au cours des années 1990 et 2000.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Trois collectrices se situent dans l'ensemble.
 - Le boulevard Saint-Martin Ouest : emprise d'environ 40 m, quatre voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, ainsi qu'un trottoir de chaque côté;
 - La rue Carole : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté, une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté ainsi qu'un trottoir de chaque côté;
 - Le boulevard de l'Hôtel-de-Ville : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation divisées par un terre-plein planté, 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 organisées selon une trame orthogonale et créant de nombreuses boucles. Ces rues ont une emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation. La présence de trottoirs est plutôt variable. Certaines rues n'en possèdent aucun (ex : du Canna, des Chrysanthèmes, du Pourpier, des Narcisses), d'autres n'en possèdent que sur un seul côté (p. ex : des Pensées, des Lotus), tandis que d'autres en possèdent sur les deux côtés (p. ex : Mimosa, des Tulipes, des Œillets)

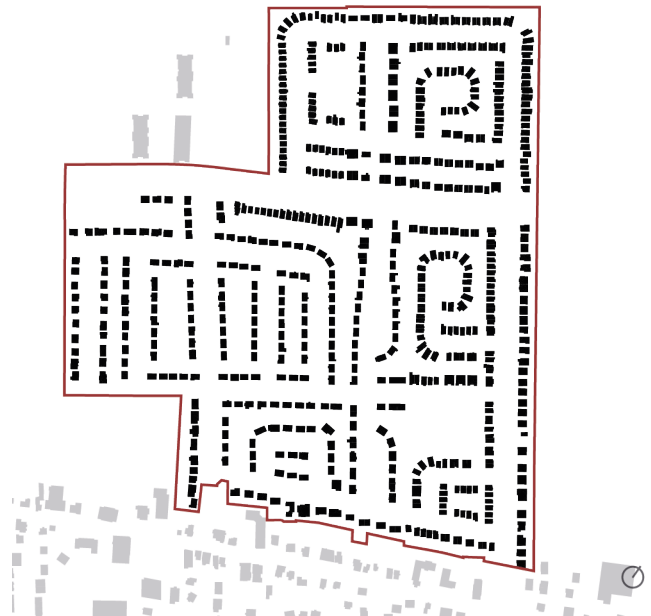


ÎLOTS

- Les îlots de cet ensemble sont plutôt hétérogènes en ce qui concerne leur taille, forme et orientation, compte tenu des différentes boucles et culs-de-sac de la trame urbaine. Les îlots les plus fréquents sont de forme rectangulaire et sont orientés selon l'axe nord-sud. Leur dimension approximative est de 185 m de long sur 85 m de profondeur.
- Les îlots comprennent un nombre varié de parcelles disposées le plus souvent dos à dos.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt hétérogène. La forme et la disposition des parcelles sont héritées d'un découpage datant de l'époque seigneuriale et du passé agricole, lui-même conditionné par les besoins des différentes exploitations.
- Dans ce contexte, on retrouve deux logiques : de petites parcelles résidentielles hétérogènes le long du chemin du Bord-de-l'Eau ainsi que de grandes parcelles agricoles plus homogènes, organisées dans un axe perpendiculaire à la rivière des Prairies. La profondeur de ces parcelles agricoles peut s'étendre jusqu'à 430 m.



TISSU URBAIN

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est fin et il est plutôt homogène.
- › Le bâti associé aux années 1970 est plus espacé tandis que le bâti des années 1990 et 2000 est plus rapproché, conséquence des parcelles plus étroites.
- › L'espace non construit est principalement associé aux parcs des Fleurs et des Pivoines, à la Halte du Bois-de-Sainte-Dorothé, ainsi qu'aux différents espaces verts non aménagés créés par les boucles de la trame urbaine.



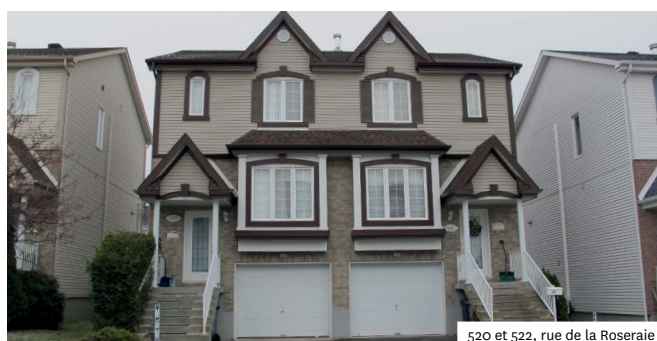
CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- › Le cadre bâti de cet ensemble est homogène sur le plan de la 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) et la maison néoéclectique (isolée et jumelée) (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › Les types architecturaux, les changements de densité et la discontinuité du réseau de trottoir permettent d'identifier les deux phases de développement de l'ensemble.
- › Le noyau villageois (STD_05) et la présence de l'église Sainte-Dorothée et son clocher, ainsi que les immeubles d'appartements situés au nord du boulevard Saint-Martin Ouest (STD_02), sont des points de repère perceptibles depuis l'ensemble.



rue Marguerite et vue sur l'église Sainte-Dorothée et son clocher

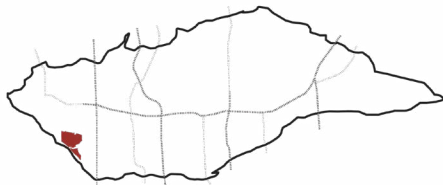


rue des Tulipes

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 des stratégies permettant d'augmenter le verdissement des cours avant privées et d'améliorer la qualité paysagère et l'ambiance sur rue.
- Maintenir, entretenir et bonifier le terre-plein planté des boulevards de l'Hôtel-de-Ville et Saint-Martin qui constituent des points de repère dans la trame viaire de l'ensemble.
- Retirer les clôtures métalliques donnant sur la rue Muguet, en totalité ou en partie, qui bordent le parc des Fleurs de manière à renforcer son caractère public, améliorer son intégration à la trame, et diminuer l'impression qu'il s'agit d'un espace enclavé.
- Mettre en place une stratégie de mise en valeur de la Halte du Bois-Sainte-Dorothée, par exemple en intégrant des trottoirs et de la signalisation.
- Réfléchir à un traitement paysager et urbain particulier du seuil d'entrée situé à l'est de l'ensemble sur le boulevard Saint-Martin afin de marquer l'arrivée dans un quartier résidentiel.

BANLIEUE DE SAINTE-DOROTHÉE



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau de chemins anciens ayant permis l'accessibilité au territoire et son développement
- Contraintes hydrographiques 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 ou commercial inspiré du concept d'unité de voisinage

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble principalement résidentiel est associé aux premières phases de développement résidentiel de maisons unifamiliales (années 1950 et 1980) en périphérie du noyau villageois de Sainte-Dorothée (STD_05).

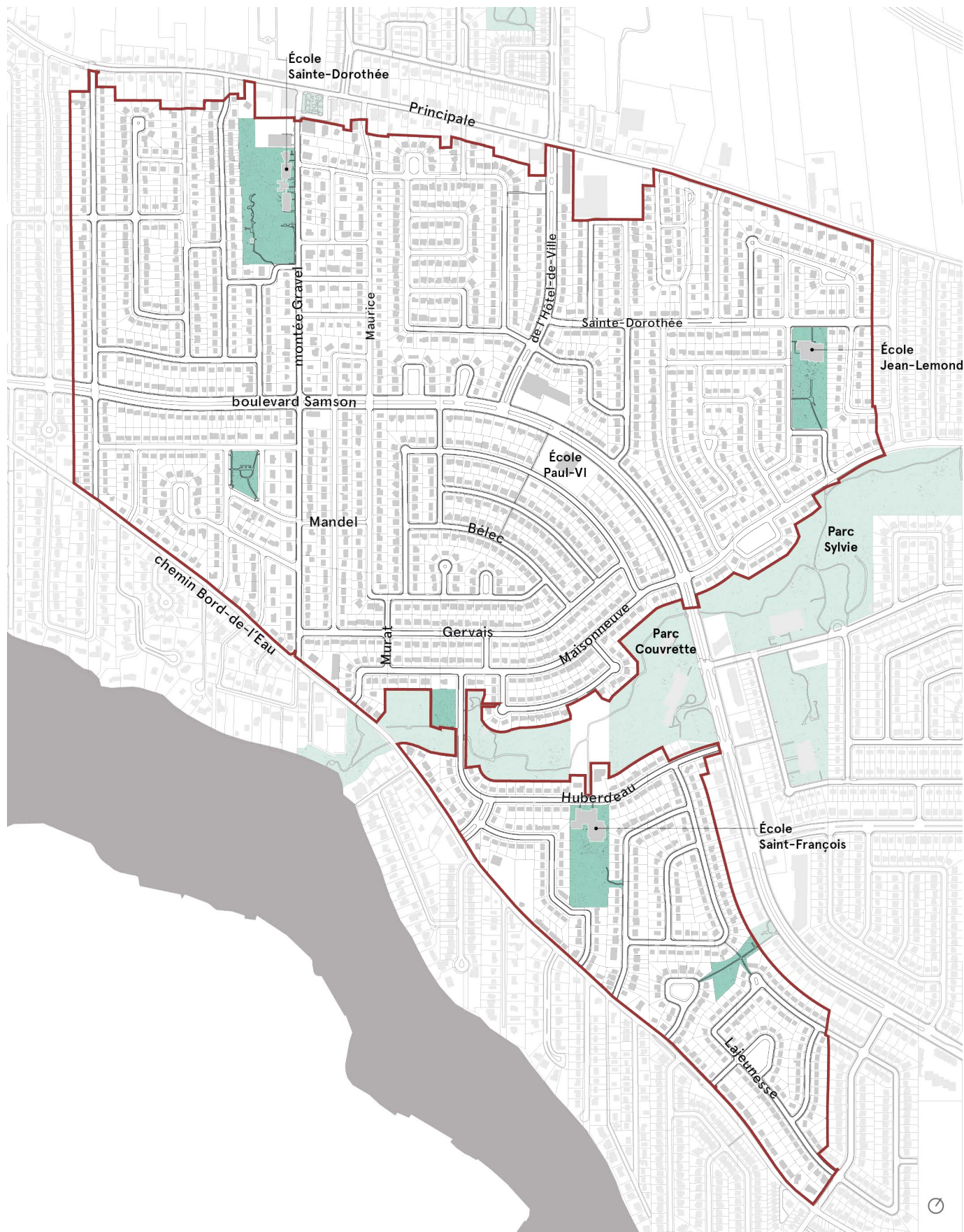
Au 19^e siècle, le territoire de l'ensemble couvre une portion des terres agricoles situées immédiatement au sud du village de Sainte-Dorothée (STD_05). Ces activités agricoles se déploient à partir du chemin ancien de la côte Saint-Martin (rue Principale) jusqu'au ruisseau Papineau (STD_10) ainsi que la rivière des Prairies. Ce territoire est traversé par le ruisseau Papineau qui conditionne la façon d'aménager les chemins et les terres agricoles de ce secteur.

En 1959, le village et la municipalité de paroisse de Sainte-Dorothée fusionnent pour créer la ville unifiée de Sainte-Dorothée. Dans ce contexte de modernisation, un nouvel hôtel de ville est construit et des ensembles résidentiels apparaissent dans ce paysage rural, au pourtour du village. Ces premiers développements de résidences unifamiliales apparaissent près de la montée Gravel, en continuité avec la trame urbaine orthogonale du village, ainsi que près de la rue Maisonneuve, de la rue Huberdeau et de la rue Lajeunesse, présentant plutôt une trame urbaine curviligne. C'est donc au tournant des années 1960 que le territoire agricole entame sa transformation vers un secteur résidentiel.

Le 6 août 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, Sainte-Dorothée 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. Cet exercice de planification identifie ce secteur comme une «zone résidentielle unifamiliale» pour la grande majorité du territoire de l'ensemble. En fait, le nouveau zonage reconnaît la dynamique en cours depuis le début des années 1960 sur le territoire de l'ensemble, soit la construction de résidences unifamiliales à travers une trame curviligne conditionnée par la présence du ruisseau Papineau.

À la fin des années 1970, l'ensemble est pratiquement complètement construit, à l'exception de certains secteurs dans la partie ouest, associés à des terres agricoles toujours en activité, qui seront développés plus tardivement au cours des années 1980.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Une artère se situe dans l'ensemble
 - Le boulevard Samson : emprise d'environ 30 m, quatre voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements de chaque côté, un trottoir de chaque côté.
- Quatre collectrices se situent dans l'ensemble
 - La montée Gravel : emprise d'environ 14 m, deux voies de circulation et un trottoir de chaque côté;
 - Le boulevard de l'Hôtel-de-Ville : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation divisées par un large terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, ainsi qu'un trottoir de chaque côté;
 - La rue Maisonneuve (au sud du boulevard Samson) : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté, ainsi qu'un trottoir de chaque côté;
 - La rue Huberdeau : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté, ainsi qu'un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales organisées selon une trame parfois orthogonale, parfois curviligne, et influencée par la présence du ruisseau Papineau. Ces rues ont une emprise d'environ 15 m et deux voies de circulation. La plupart des rues situées de part et d'autre du ruisseau Papineau, jusqu'au boulevard Samson, possèdent un trottoir de chaque côté. Toutefois, les secteurs en périphérie notamment au nord du boulevard Samson et entre la montée Gravel et le boulevard de l'Hôtel-de-Ville ne possèdent aucun trottoir.

ÎLOTS

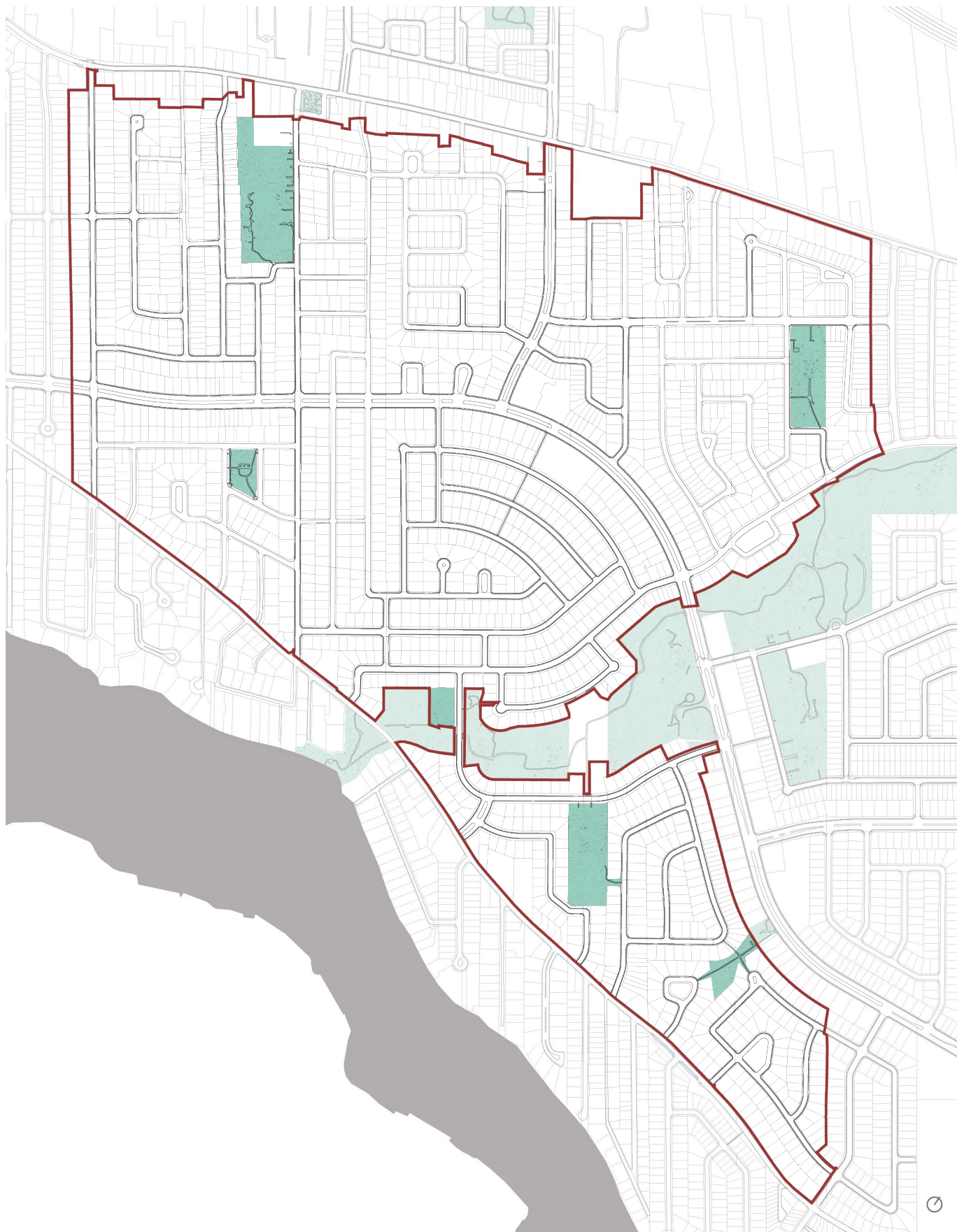
- Les îlots de cet ensemble sont plutôt hétérogènes en ce qui concerne leur taille, leur forme et leur orientation, compte tenu de la trame urbaine conditionnée en partie par le ruisseau Papineau et le chemin du Bord-de-l'Eau, lui-même influencé par les berges de la rivière des Prairies.
- Les îlots comprennent un nombre varié de parcelles disposées le plus souvent dos à dos.

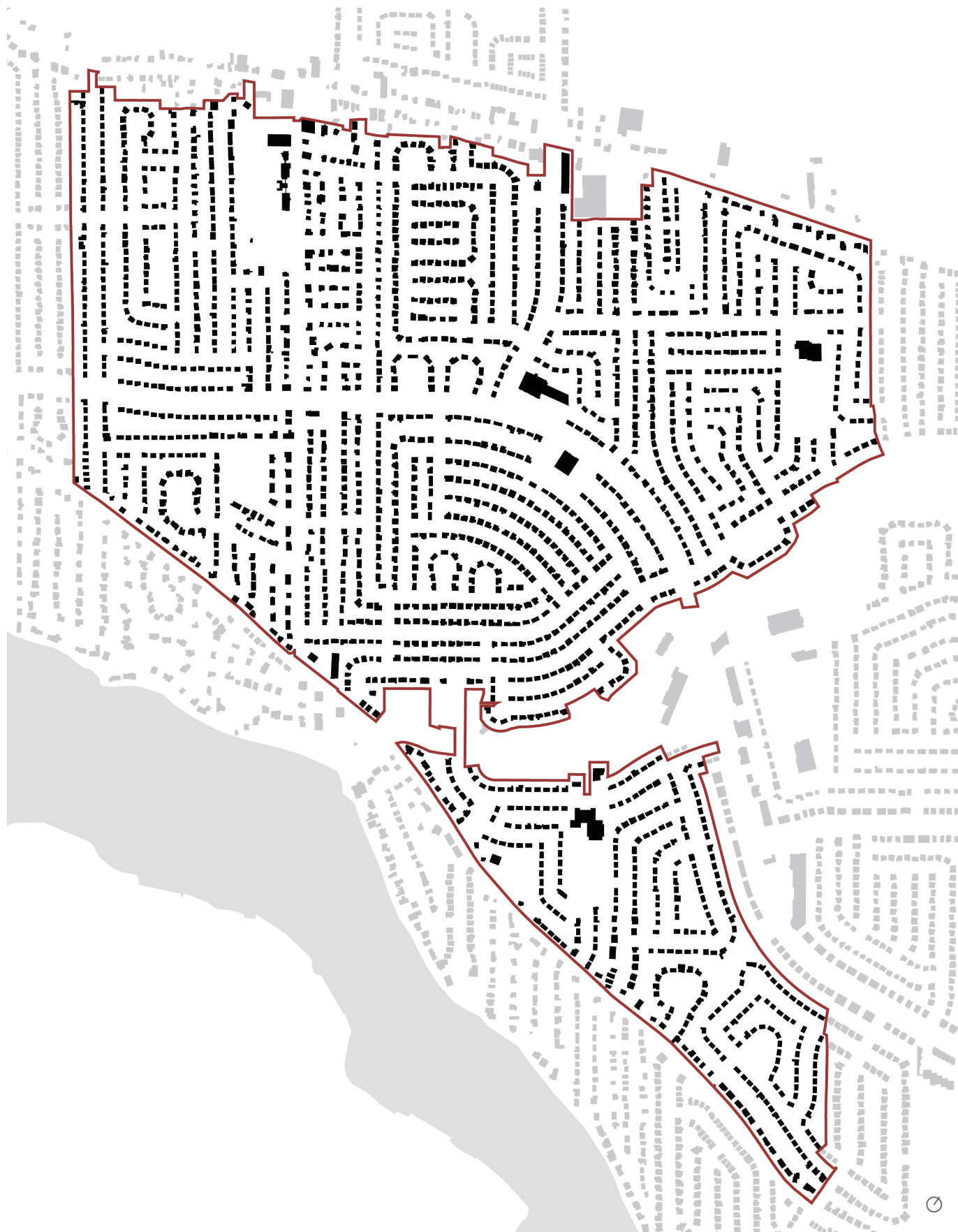
PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt homogène. La forme et la disposition des parcelles sont héritées des projets immobiliers de résidences unifamiliales au cours des années 1960 et 1970.
- Les parcelles associées à ces ensembles résidentiels sont pour la plupart de forme rectangulaire et leur dimension varie entre 15 m et 18 m de largeur sur 28 m et 30 m de profondeur.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est de taille petite et moyenne, et il est plutôt homogène.
- Le grain du bâti permet d'identifier les secteurs dédiés aux commerces et institutions qui accompagnaient le concept d'unité de voisinage.





CADRE BÂTI

TPOLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est homogène en termes d'activités. On y trouve principalement des bâtiments résidentiels ainsi que quelques bâtiments commerciaux et institutionnels concentrés dans quatre secteurs répartis sur le territoire.
- 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), le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière perpendiculaire à la rue) et la maison moderne *shed style* (voir catalogue des types architecturaux).



410, rue Principale



625, rue Gervais



519, rue Maisonneuve

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Cottage vernaculaire américain, 693, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- École primaire Sainte-Dorothée (pavillon sud), 940, montée Gravel (patrimoine institutionnel moderne)
- École primaire Sainte-Dorothée (pavillon nord), 956, montée Gravel (patrimoine institutionnel moderne)
- Ancien hôtel de ville de Sainte-Dorothée et caserne d'incendie no4, 950, boulevard de l'Hôtel-de-Ville (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison moderne, 880, boulevard de l'Hôtel-de-Ville (patrimoine moderne)
- École primaire Saint-François, 530, rue Huberdeau (patrimoine institutionnel moderne)
- Maison moderne, 895, rue Lise (patrimoine moderne)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 374-376, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown*, 404-410, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Croix Trépanier, 410, rue Principale
- École primaire Paul-VI, 510, boulevard Samson (patrimoine institutionnel moderne)
- École primaire Jean-Lemondé, 400, boulevard Sainte-Dorothée (patrimoine institutionnel moderne)



554, rue Maisonneuve



495, rue Maisonneuve

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › De grands arbres matures témoignent de l'ancienneté de l'ensemble.
- › La présence du ruisseau Papineau et du parc Couvrette (STD_10) participe à l'ambiance naturelle qui émane les limites de l'ensemble.
- › Les éléments naturels répétitifs de l'ensemble sont les arbres, arbustes, et les aménagements paysagers.
- › Les différentes institutions, notamment les écoles, sont les principaux points de repère visuels de l'ensemble.



rue Murat

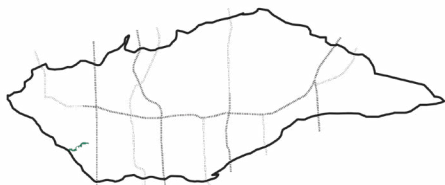


rue Bélec

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 voisinages.
- Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- Maintenir, entretenir et bonifier le terre-plein planté des boulevards de l'Hôtel-de-Ville et Samson qui constituent des points de repère dans la trame viaire de l'ensemble.
- Préserver et bonifier le réseau piétonnier qui traverse les îlots résidentiels reliant la rue Bélec jusqu'aux commerces du boulevard Samson à la hauteur du boulevard de l'Hôtel-de-Ville et jusqu'à l'école Paul-VI.
- Retirer les clôtures métalliques, en totalité ou en partie, qui bordent le parc Couvrette devant la rue des Jardins-Sainte-Dorothée de manière à renforcer son caractère public, mieux l'intégrer à la trame, et diminuer l'impression qu'il s'agit d'un espace enclavé.

RUISSEAU PAPINEAU



FACTEURS D'INFLUENCE

- Contraintes naturelles influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Valorisation et protection d'espaces naturels et de boisés urbains à des fins de conservation

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble est un secteur naturel particulier formé par le ruisseau Papineau ainsi que les quelques infrastructures routières ayant été mises en place pour pouvoir le traverser.

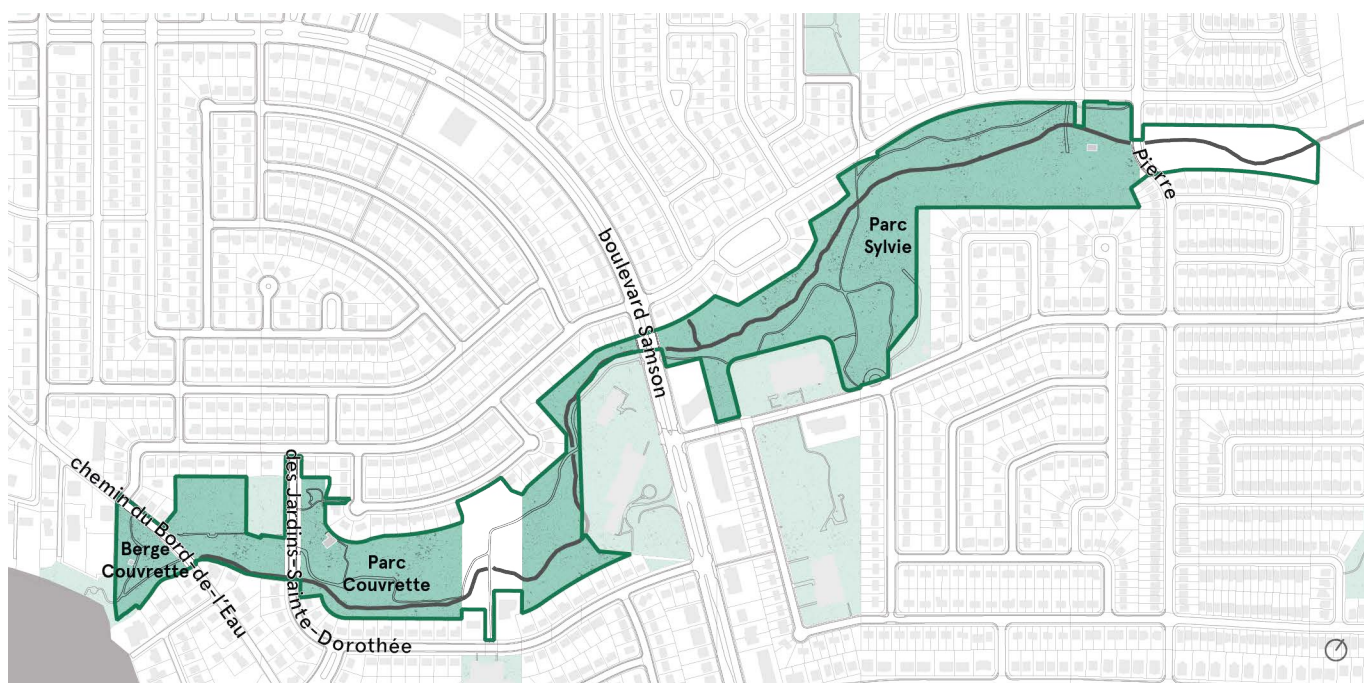
Le ruisseau Papineau prend sa source dans un milieu humide situé au cœur de l'île (aux alentours du parc Joachim-Du Bellay) et s'écoule du centre de l'île Jésus jusqu'à la rivière des Prairies, traversant le territoire de l'ancienne paroisse de Sainte-Dorothée. Son tracé a conditionné l'occupation du territoire lavallois en influençant notamment le découpage cadastral des terres agricoles et l'implantation de chemins anciens dans ce secteur.

En 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, Sainte-Dorothée fusionne avec les autres entités administratives de l'île Jésus pour créer 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. Celui-ci identifie ce secteur comme une «zone d'usage public et semi-public», prévoyant ainsi l'aménagement d'activités liées à l'éducation ainsi qu'aux loisirs. L'objectif de l'époque est d'aménager certains secteurs de l'ensemble en parcs, qui deviendront les parcs Couvrette et Sylvie, ainsi que d'y implanter des équipements municipaux.

Cependant, avec le temps, cette zone qui protégeait ce secteur naturel s'est vue quelque peu réduite au profit d'un zonage résidentiel, surtout dans la partie est, entre le boulevard Notre-Dame et le ruisseau (STD_14).

Malgré les quelques constructions sur le territoire de l'ensemble, le ruisseau Papineau demeure l'un des mieux conservés à l'état naturel à l'intérieur de la zone urbaine de l'île Jésus.



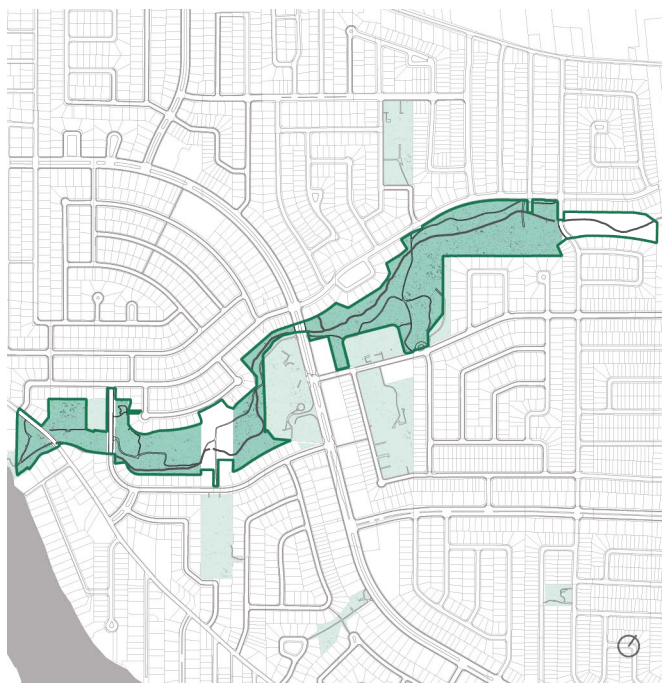
TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- ▶ Très peu de voies de circulation traversent cet ensemble.
- ▶ Le boulevard Samson est une artère qui traverse l'ensemble. Il a une emprise d'environ 30 m, quatre voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté.
- ▶ Le chemin du Bord-de-l'Eau est une collectrice qui traverse l'ensemble. Il a une emprise d'environ 14 m et deux voies de circulation.
- ▶ Le reste de la trame viaire est composé d'un réseau local de quelques rues (rue des Jardins-Sainte-Dorothée, rue Pierre), chemins et stationnements d'accès, ainsi que de sentiers associés aux parcs.

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 hétérogènes.

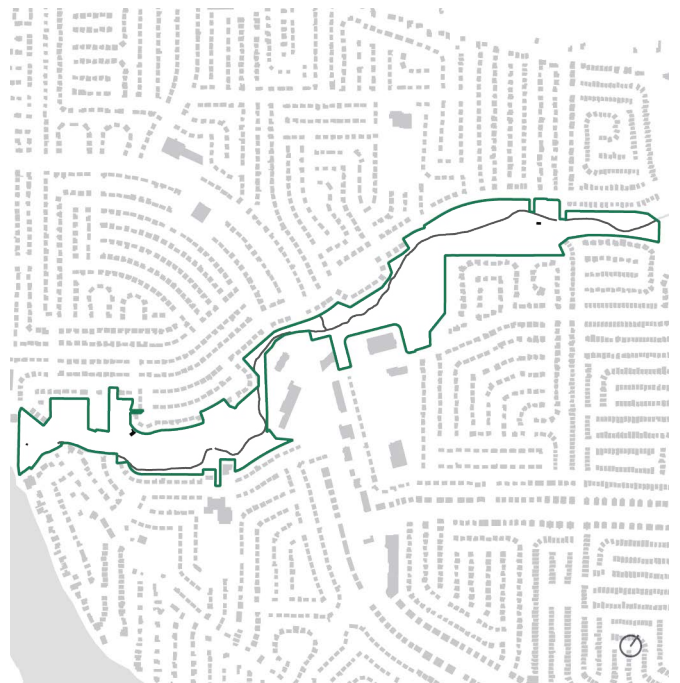


PARCELLAIRE

- ▶ Le découpage parcellaire est très hétérogène et conditionné par la forme du ruisseau.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- ▶ L'ensemble est dominé par les espaces non construits, soit le ruisseau Papineau, ainsi que les parcs Couvrette et Sylvie ainsi que la berge Couvrette.



CADRE BÂTI

TYPOLOGIE

- › Cet ensemble ne contient que quelques constructions associées à des bâtiments municipaux et techniques.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Aucun



666, rue des Jardins Sainte-Dorothée



665, rue des Jardins Sainte-Dorothée



665, rue des Jardins Sainte-Dorothée

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › Cet ensemble est marqué par un paysage dominé par les éléments naturels, soit le ruisseau, les parcs ainsi que des secteurs boisés.
- › Les points de repère visuels de cet ensemble sont associés aux rues qui le traversent, soit le boulevard Samson et le chemin du Bord-de-l'Eau, ainsi qu'aux bâtiments qui les bordent.



parc Sylvie

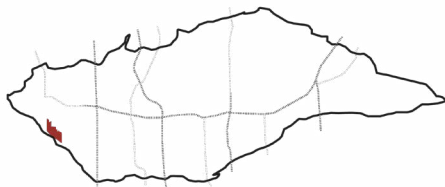


piscine Couvrette

RECOMMANDATIONS

- › Réfléchir à un traitement particulier des rues traversant l'ensemble en matière de design urbain ou d'aménagement paysager afin de marquer la présence de l'ancien ruisseau Papineau en tant qu'élément naturel ayant conditionné le développement d'une partie de l'île de Laval et s'assurer que cette intervention soit uniforme sur chacune des rues.
- › Maintenir les accès (sentiers cyclables) et créer de nouveaux liens permettant une plus grande perméabilité entre le milieu naturel et les secteurs résidentiels adjacents.

RUISSEAU GRAVEL



FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire
- Développement domiciliaire monofonctionnel
- Cadre législatif visant la protection des terres et activités agricoles ayant modulé les potentiels de développement
- Contraintes hydrographiques influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Valorisation et protection d'espaces naturels et de boisés urbains à des fins de conservation

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

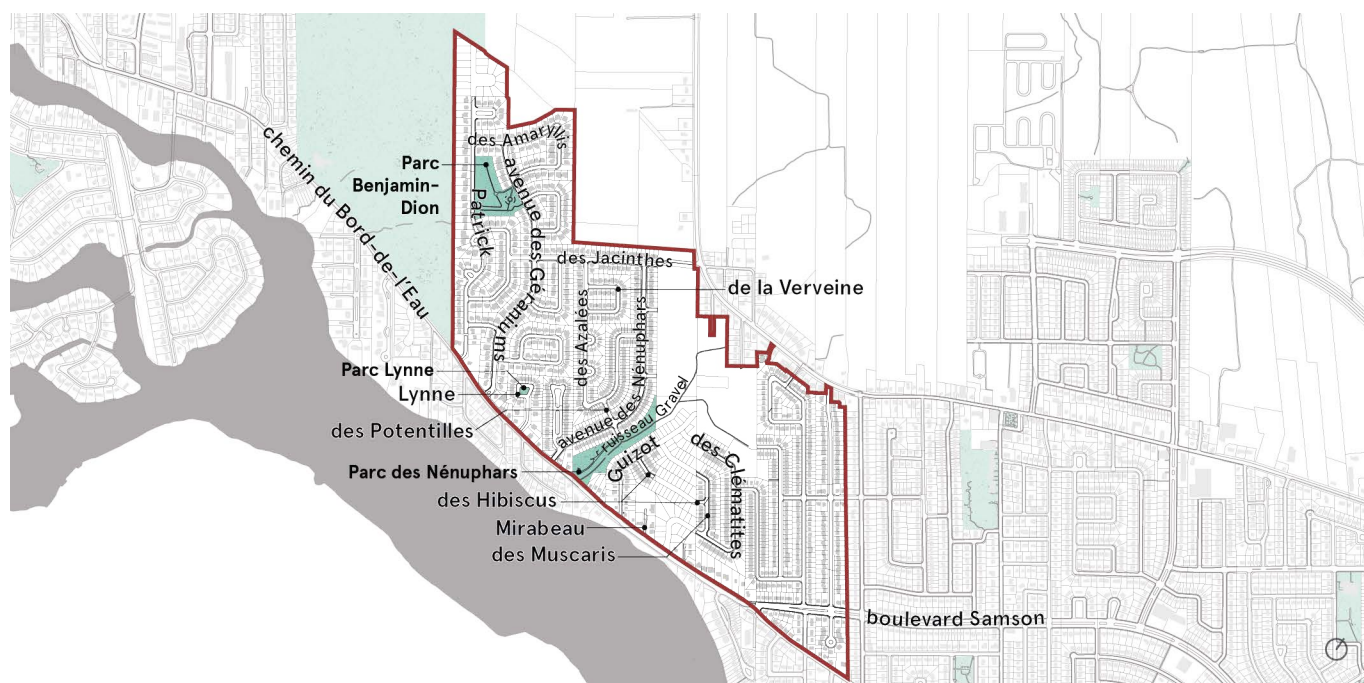
Cet ensemble principalement résidentiel, conditionné par le ruisseau Gravel, est associé aux développements résidentiels monofonctionnels des années 1990 et 2000.

Au 19^e siècle, le territoire de l'ensemble est composé de terres agricoles de la paroisse de Sainte-Dorothée, située au sud de la côte Saint-Martin (rue Principale), à travers lesquelles s'écoule le ruisseau Gravel jusqu'à la rivière des Prairies.

Le 6 août 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, Sainte-Dorothée 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. Celui-ci identifie ce secteur comme une «zone sujette à un plan d'aménagement». Il s'agit de zones devant être développées selon la logique d'unité de voisinage et donc comprendre des habitations et certains services

communautaires et de proximité. Au cours des années 1970, c'est surtout la partie est de Sainte-Dorothée qui attire l'attention des promoteurs et constructeurs immobiliers, fort probablement en raison de la proximité de l'autoroute 13 (STD_09, STD_14). Le territoire de l'ensemble conserve donc sa vocation agricole.

En 1979, la zone agricole permanente de la Ville de Laval est créée et inclut la totalité de l'ensemble, ce qui a pour effet d'empêcher le développement immobilier et pérenniser les activités agricoles qui y ont cours. En 1990, lors de la révision des limites de la zone agricole permanente, le territoire de l'ensemble est retiré de celle-ci. Ce territoire devient donc disponible pour accueillir de nouveaux développements. Au cours des années 1990 et 2000, les constructions s'enchaînent de part et d'autre du ruisseau Gravel, comblant ainsi les parties constructibles de l'ensemble.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

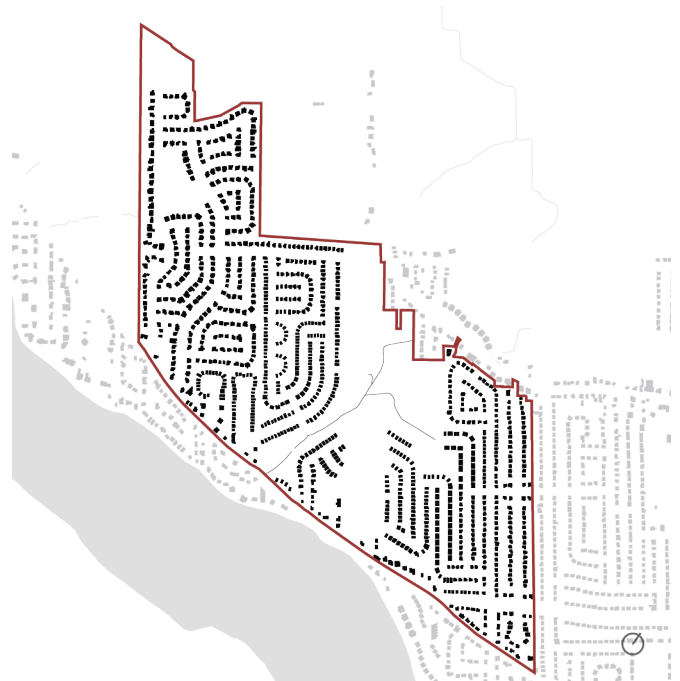
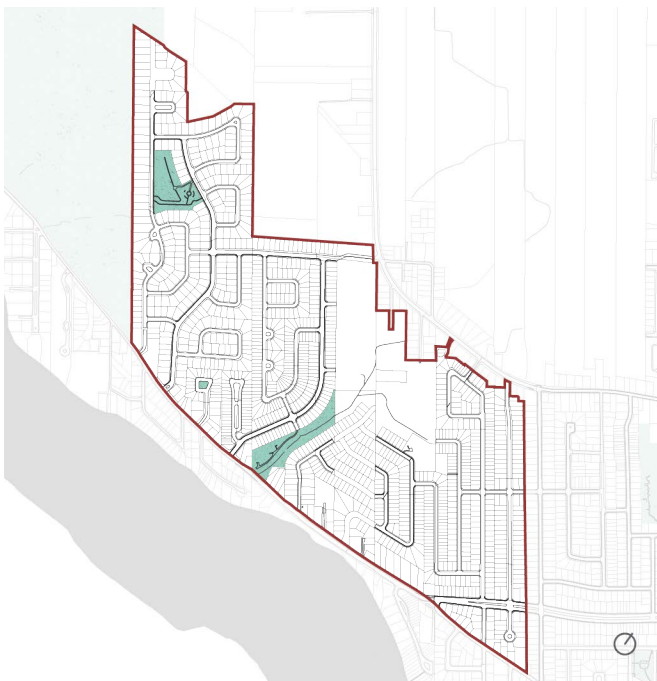
- Une artère se situe dans l'ensemble
 - Le boulevard Samson : emprise d'environ 30 m, deux voies de circulation divisées par un terre-plein planté, des stationnements sur rue de chaque côté, un trottoir de chaque côté. La partie ouest du boulevard débute dans l'ensemble.
- Trois collectrices se situent dans l'ensemble
 - La rue des Jacinthes : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir du côté sud ;
 - L'avenue des Nénuphars : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir de chaque côté ;
 - L'avenue des Géraniums : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté et un trottoir du côté ouest.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales organisées selon une trame curviligne, formant des boucles et des culs-de-sac. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue. La majorité des rues ne possèdent pas de trottoirs.

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 ainsi que la présence du ruisseau Gravel.
- Les îlots comprennent un nombre varié de parcelles disposées le plus souvent dos à dos et une largeur variant entre 65 m à 85 m.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt homogène. La forme et la disposition des parcelles sont principalement héritées des projets immobiliers de résidences unifamiliales érigées au cours des années 1990 et 2000.
- Deux types de parcelles sont présentes dans l'ensemble :
 - Des parcelles de forme rectangulaire : 20 m de largeur sur 30 m de profondeur ;
 - Des parcelles de forme rectangulaire : 12 m de largeur sur 28 m de profondeur (situées principalement dans la partie centrale, de part et d'autre du ruisseau Gravel)
- Quelques parcelles plus anciennes, de forme et de taille plutôt variables, situées du côté nord du chemin du Bord-de-l'Eau, témoignent du passé agricole de l'ensemble.



TISSU URBAIN

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- Le grain du bâti est de petite et moyenne taille et homogène.
- On remarque que le gabarit du bâti est plus important à l'ouest du ruisseau qu'à l'est.
- L'espace non construit est principalement composé d'une série de parcs de quartier : les parcs des Nénuphars, Lynne et Benjamin-Dion, ainsi que le ruisseau Gravel et son boisé adjacent.
- Dans la partie sud-ouest de l'ensemble, plusieurs rues semblent avoir été tronquées, et ce, malgré la présence d'un parcellaire suggérant la poursuite de la trame urbaine qui aurait notamment permis de relier les rues Guizot/ des Hibiscus et Mirabeau aux rues des Clématites/ des Muscaris. Cette rupture s'explique par une modification des normes ministérielle au tournant des années 2010, interdisant la canalisation des ruisseaux, ayant ainsi pour effet de rendre irréalisable le projet tel que proposé. De plus, en 2015, les nouvelles contraintes environnementales associées aux surverses obligent les promoteurs à démontrer que la réalisation de leur projet n'aura pas pour impact d'ajouter une charge sur le réseau d'égout actuel. Cette démonstration doit se faire par une combinaison de stratégies d'aménagement permettant de gérer les eaux de surfaces.



966, rue de la Verveine



1166, rue des Amaryllis

CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est homogène en matière d'activités. On y trouve des bâtiments résidentiels.
- Les types architecturaux dominants sont la maison néoéclectique et le manoir millénaire (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Maison cubique, 845, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 913-915, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 1043, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)



845, chemin du Bord-de-l'Eau



1046, rue des Azalées



1021, rue Lynne

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- Les éléments naturels les plus marquants de l'ensemble sont les aménagements paysagers, les cours avant gazonnées ainsi que les haies de cèdres.
- La présence du secteur naturel du ruisseau Gravel, bien qu'accessible uniquement depuis le parc des Nénuphars.
- Les parcs et le chemin du Bord-de-l'Eau, bien qu'à l'extérieur de l'ensemble, sont les principaux points de repère visuels de l'ensemble.



parc des Nénuphars

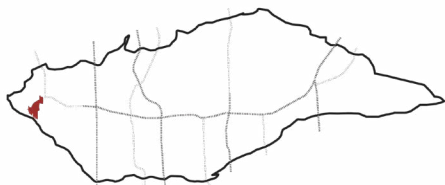


chemin du Bord-de-l'Eau

RECOMMANDATIONS

- › Restructurer les rues et la limite de l'emprise publique de la portion sud des rues Patrick, Guizot et Mirabeau afin d'améliorer la lisibilité entre l'espace public et privé et d'uniformiser le traitement du réseau viaire de l'ensemble.
- › Repenser le traitement de la rue des Potentilles qui se termine en cul-de-sac dans le parc des Nénuphars pour en faire un accès au parc.
- › Retirer les clôtures métalliques qui encadrent le parc Benjamin-Dion devant l'avenue des Gêraniums de manière à renforcer son caractère public, améliorer son intégration à la trame, et diminuer l'impression qu'il s'agit d'un espace enclavé.

JOLIBOURG



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
- Contrainte anthropique ou infrastructures lourdes influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble principalement résidentiel, traversé par l'avenue des Bois, se développe à partir des années 1975 jusqu'aux années 2000.

Au début du 20^e siècle, le territoire de l'ensemble est composé de terres agricoles de la paroisse de Sainte-Dorothée (STD_05), qui s'étendent au nord du chemin ancien du Bord-de-l'Eau ainsi que de la ligne de chemin de fer du Canadien National qui relie le centre-ville de Montréal à l'île Jésus puis à la rive nord.

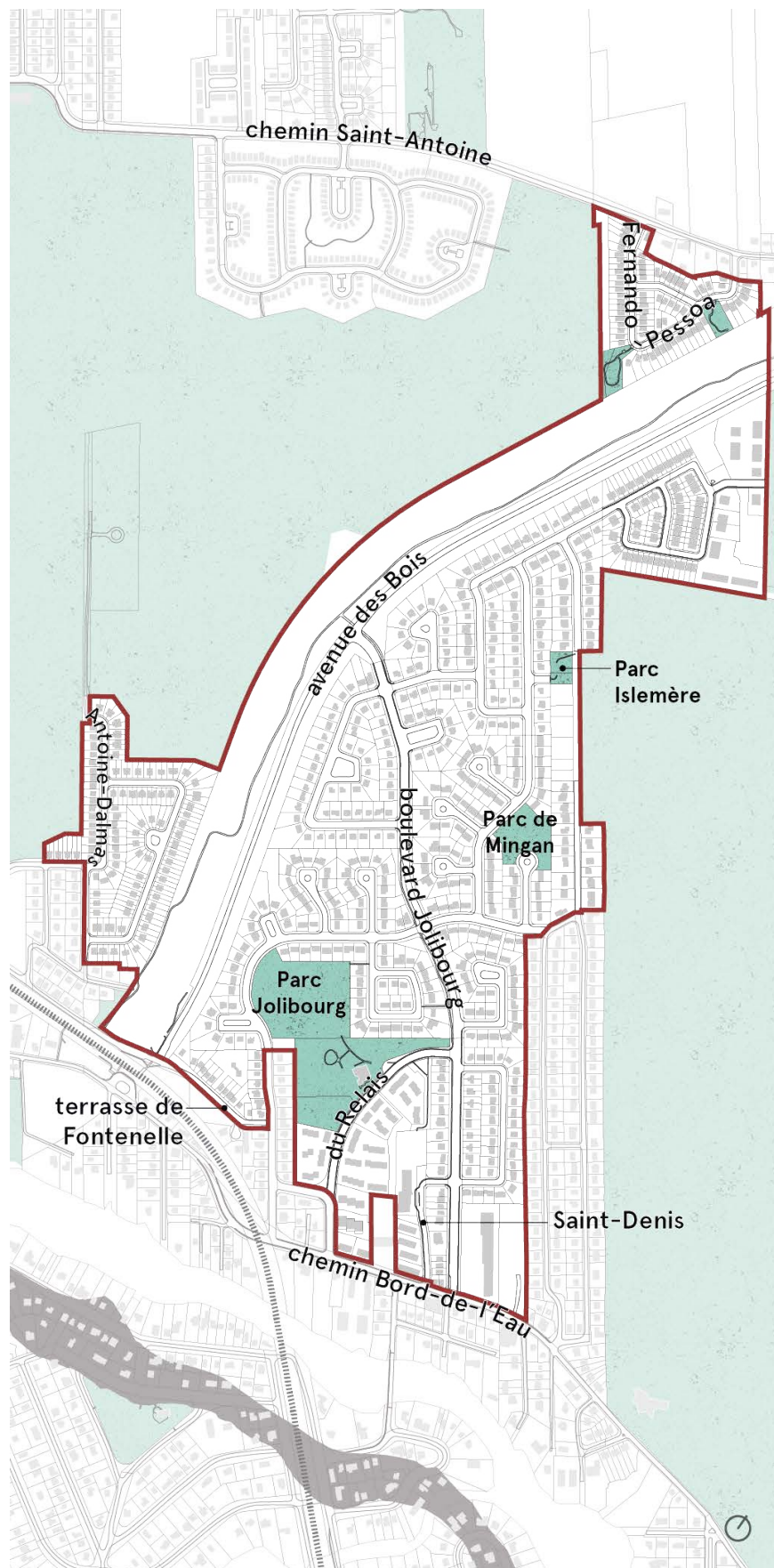
Le 6 août 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, la Ville de Laval est créée, regroupant l'ensemble des municipalités de l'île Jésus. Cinq ans plus tard, la nouvelle ville adopte son tout premier Schéma directeur d'aménagement ainsi que le règlement de zonage L-2000. Cette nouvelle planification territoriale a des incidences majeures pour l'ensemble qui, à ce moment, est toujours constitué de quelques terres agricoles et de boisés. D'abord, le projet de l'autoroute Laval (autoroute 440) prévoit traverser le territoire de l'ensemble de façon transversale, afin de rejoindre l'île Bizard et finalement l'autoroute 40 sur l'île de Montréal. Le Schéma directeur d'aménagement prévoit donc l'emprise de cette future infrastructure, venant ainsi transformer radicalement l'organisation des terres agricoles. Ensuite, le règlement L-2000 identifie les secteurs au nord et au sud de l'emprise de la future autoroute Laval comme des « zones sujettes à un plan d'aménagement », soit des zones devant être développées selon une logique d'unité de voisinage, comprenant des habitations ainsi que certains services communautaires et de proximité.

Dans ce contexte, en attendant l'inauguration de l'autoroute Laval, des ensembles résidentiels apparaissent graduellement, orchestrés autour d'une trame urbaine curviligne formant plusieurs boucles. Ces développements immobiliers sont pour la plupart pilotés par la compagnie *Abbey Glen Property Corporation* qui nomme le projet « Jolibois », le slogan de vente étant « À Jolibois, les maisons et le voisinage vont de pair ». Le promoteur va même prendre en charge la construction du parc Jolibois en 1975, incluant des installations sportives ainsi qu'un grand bâtiment d'accueil. Vers la fin des années 1970, la Ville de Laval va

acquérir le parc et ces différents équipements, afin d'en faciliter l'accès aux citoyens et citoyennes.

Les développements immobiliers vont se poursuivre au cours des années 1980, 1990 et 2000, aux extrémités de l'ensemble. À la fin des années 1990, il est évident que l'autoroute Laval ne sera pas construite selon les plans initiaux. Les autorités décident alors en 1997 d'établir dans l'emprise de ce qui devait devenir l'autoroute 440 l'avenue des Bois (route 148), permettant de lier l'autoroute 13 au sud-ouest de l'île Jésus et d'aménager un stationnement incitatif pour la gare de Sainte-Dorothée, inaugurée en 1995.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



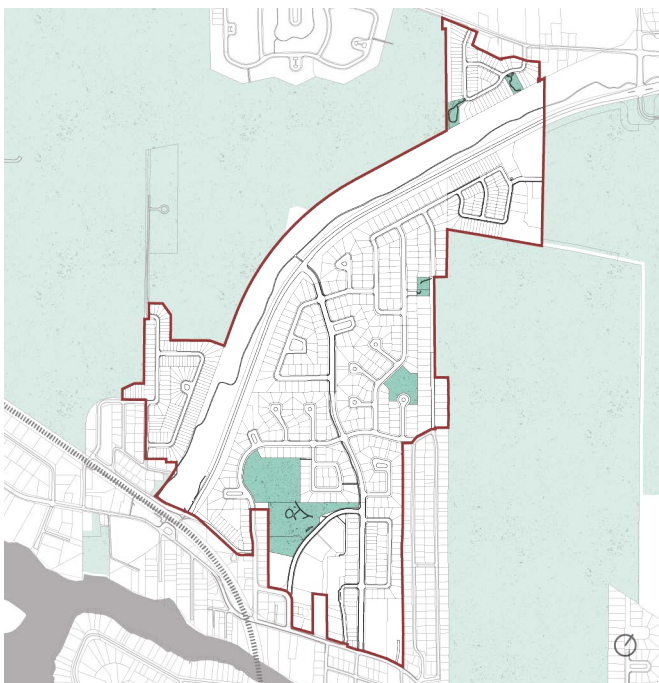
TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Une artère se situe dans l'ensemble :
 - L'avenue des Bois : emprise d'environ 40 m et deux voies de circulation.
- Quatre collectrices se situent dans l'ensemble :
 - Le boulevard Jolibourg : emprise d'environ 25 m, deux voies de circulation, du stationnement sur le côté ouest, une piste cyclable bidirectionnelle du côté est et un trottoir de chaque côté;
 - La rue Saint-Denis : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation, des stationnements du côté est et un trottoir du côté ouest;
 - La rue du Relais : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements de chaque côté et un trottoir de chaque côté;
 - La terrasse de Fontenelle : emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation et un accotement asphalté pour les piétons du côté sud.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales curviligne, créant de nombreuses boucles et influencé par l'emprise réservée à l'ancien projet de prolongement de l'autoroute 440. Ces rues ont une emprise d'environ 15 m et deux voies de circulation. Les rues locales ne possèdent généralement pas de trottoirs.

ÎLOTS

- Les îlots sont plutôt hétérogènes en ce qui concerne leur taille, leur forme et leur orientation, compte tenu de la trame urbaine curviligne de l'ensemble.



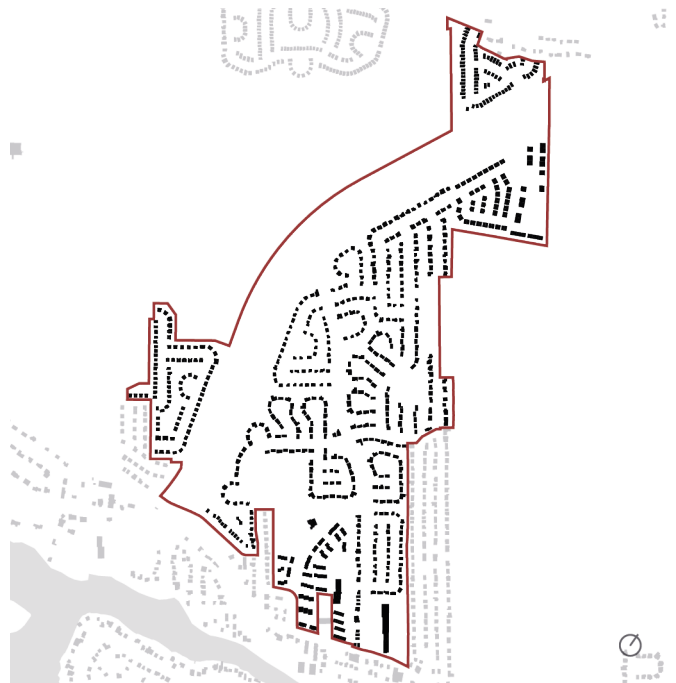
- Les îlots comprennent un nombre varié de parcelles disposées le plus souvent dos à dos.

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.
- Deux secteurs résidentiel, à l'ouest et au nord de l'avenue des Bois, présentent des parcelles résidentielles plus étroites, allant de 30 à 38 m de profondeur sur environ 8 m à 13 m de largeur.
- Les parcelles de taille et de forme plus irrégulières sont associées à des usages institutionnels, à des parcs ou aux parties de l'emprise de l'ancien projet du prolongement de l'autoroute 440 qui n'ont pas été utilisées pour implanter l'avenue des Bois.

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 ou commerciaux dans le sud de l'ensemble, ou à des bâtiments résidentiels plus denses construits dans le nord-est de l'ensemble.
- L'espace non construit est principalement aux parcs, ainsi qu'à l'ancienne emprise prévue pour le prolongement de l'autoroute 440.



CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est homogène du point de vue de la fonction : on y trouve principalement des bâtiments de type résidentiel. Un petit ensemble commercial est implanté au carrefour du chemin du Bord-de-l'Eau et du boulevard Jolibois.
- Les types architecturaux dominants sont la maison moderne *shed style* (surtout dans l'ouest) et le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière parallèle à la rue) (voir catalogue des types architecturaux).
- Les secteurs les plus excentrés (au nord et à l'ouest) de l'ensemble présentent une concentration de style en particulier, en lien avec leurs années de développement (constructions plus récentes), notamment la maison néoécléctique isolée ou jumelée.
- Les secteurs de la rue du Relais et de la rue du Portage accueillent des bâtiments présentant une plus grande densité en raison de leur implantation jumelée ou contigüe.



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- École primaire Les Trois-Soleils (pavillon 2),
1250, rue Saint-Denis
(patrimoine institutionnel moderne)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est très présente lorsque l'on traverse l'ensemble par l'avenue des Bois ou le boulevard Jolibourg, notamment parce que peu de parcelles leur font front, laissant place à un boisé ou à des haies de cèdres.
- › À l'exception des secteurs plus récents, situés au nord et à l'ouest de l'ensemble, la végétation est dominée par de grands arbres matures, ainsi que les cours avant gazonnées.
- › La trame viaire curviligne limite les perspectives visuelles et crée un sentiment d'intimité.
- › La présence du stationnement incitatif de l'ARTM, l'école les Trois-Soleils, le parc Jolibourg, l'avenue des Bois et le centre commercial linéaire Jolibourg sont les principaux points de repère de l'ensemble.
- › Le chemin de fer et la gare Sainte-Dorothée sont des points de repère visuels perceptibles depuis l'ensemble.



boulevard Jolibourg

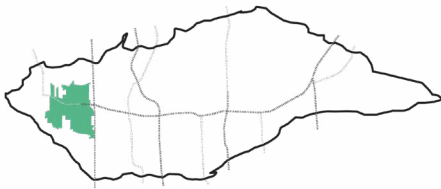


avenue des Bois

RECOMMANDATIONS

- › Maintenir le traitement particulier des terrains résiduels associés à l'emprise réservée à l'ancien projet de prolongement de l'autoroute 440 comme corridor vert et de mobilité active et bonifier sa connectivité avec les secteurs résidentiels le bordant.
- › Mettre en place une stratégie de mise en valeur et d'entretien des nombreux terre-pleins formés dans le creux des boucles de la trame viaire qui sont particuliers à cet ensemble et harmoniser leur traitement.
- › 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.
- › Réfléchir à une stratégie tirant parti du découpage parcellaire actuel afin d'établir un passage piéton qui relie le pavillon du parc Jolibourg et l'école primaire les Trois-Soleils.
- › Maintenir et mettre en valeur les liens actifs existants (axe de la rue Islemère et donnant accès au parc Islemère, depuis la rue de l'Anse-à-Beaufils et traversant le parc Mingan jusqu'à la rue de Mingan).
- › Mettre en place une stratégie de plantation pour contribuer au développement du couvert végétal dans les secteurs plus récents situés dans les parties nord et sud de l'ensemble. La Ville pourrait notamment intervenir à l'intérieur de l'emprise publique sur les cours avant.

ZONE AGRICOLE SAINTE-DOROTHÉE



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
- Cadre législatif visant la protection des terres et activités agricoles ayant modulé les potentiels de développement
- Composition géologique et pédologique des sols ayant influencé la présence d'activités d'exploitation

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

Cet ensemble, majoritairement occupé par un usage agricole, est marqué par la présence de nombreuses serres d'horticulture ornementale et maraîchère, de terres en culture ou en friche ainsi que de boisés. De plus, quelques habitations situées le long des chemins anciens illustrent par leur architecture l'ancienneté de l'occupation de ce secteur.

Le 9 août 1869, le territoire de la municipalité de la paroisse de Saint-Martin est divisé et la partie ouest devient la paroisse de Sainte-Dorothée. L'ensemble représente alors la majeure partie du territoire de la nouvelle paroisse. Cette étendue de terres agricoles et de grands boisés est traversée par les chemins anciens du rang Saint-Antoine (chemin Saint-Antoine), de la montée Champagne, de la côte Saint-Martin (boulevard Saint-Martin Ouest) ainsi que d'une montée au nom inconnu devenue la rue Principale. Plusieurs ruisseaux conditionnent l'occupation et l'exploitation de ce territoire, notamment les ruisseaux Woodwork, Champagne, Barbe et Papineau. Au-delà de ces obstacles, les cultivateurs de Sainte-Dorothée jouissent de sols propices à l'agriculture, soit des terres franches riches en argile ou même des terres noires. Au milieu du 19^e siècle, les agriculteurs de Sainte-Dorothée, comme ailleurs sur l'île Jésus, cultivent en autosubsistance. Par la suite, ils se spécialisent afin d'approvisionner le marché de Montréal. Plusieurs fermes laitières s'établissent alors dans l'ensemble.

Vers 1915, les besoins toujours grandissants du marché montréalais pour des légumes vont mener à l'abandon de la production laitière au profit de la production maraîchère. Les fermiers vendent leurs vaches pour se mettre à la culture de légumes. La beurrerie de Sainte-Dorothée va quant à elle fermer ses portes en 1919.

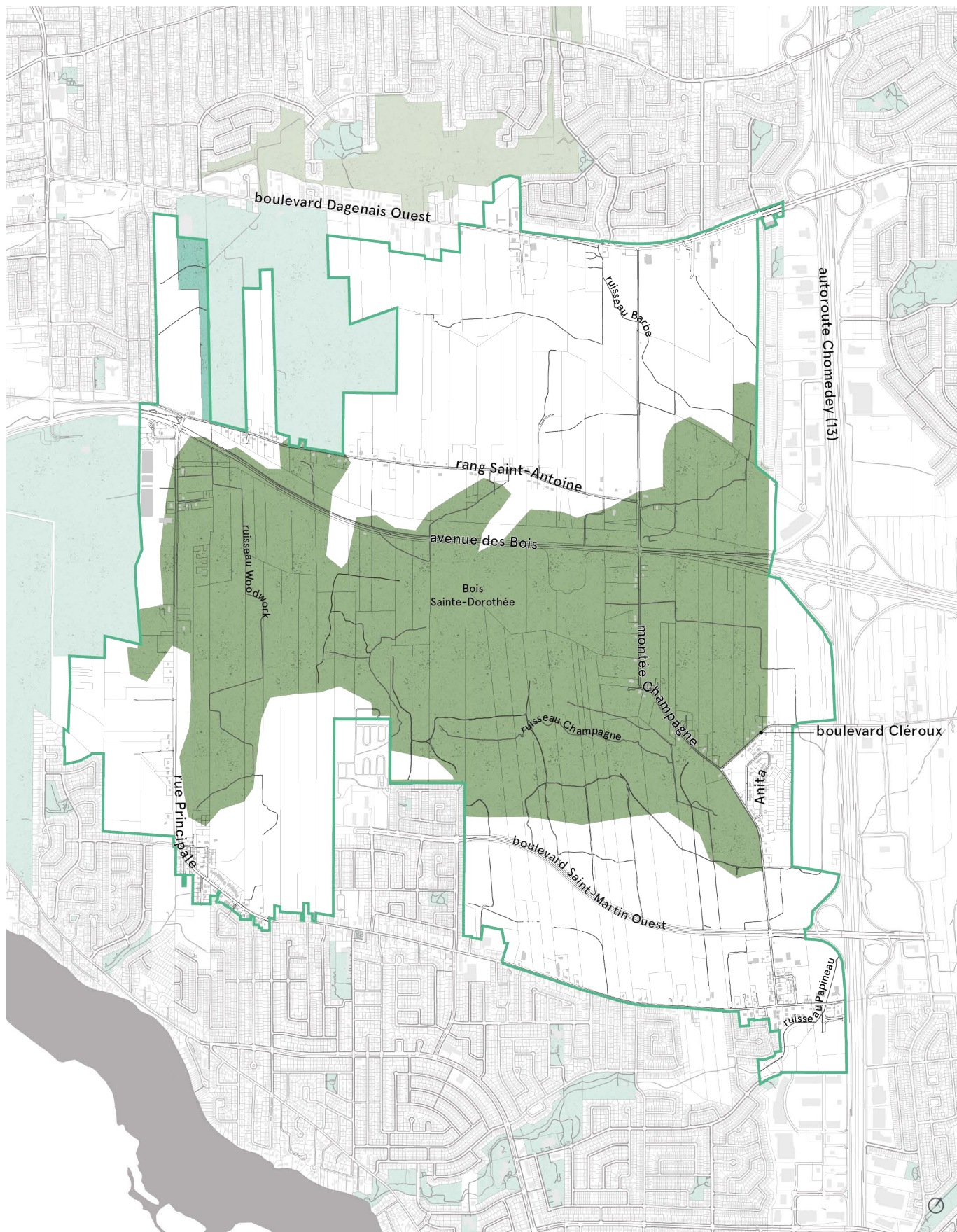
Le 6 août 1965, à la suite des conclusions de la commission Sylvestre, la Ville de Laval est créée, regroupant l'ensemble des municipalités de l'île Jésus. Cinq ans plus tard, la nouvelle ville adopte son tout premier Schéma directeur d'aménagement ainsi que le règlement de zonage L-2000. S'appuyant sur le potentiel attractif du secteur et l'arrivée planifiée des autoroutes 13 (CHO_22) et 440, le règlement L-2000 identifie ce secteur comme «zone sujette à un plan d'aménagement» ou encore «zone d'usage public et

semi-public». Dans le premier cas, il s'agit de zones devant être développées selon une logique d'unité de voisinage, comprenant des habitations ainsi que certains services communautaires et de proximité. Dans le second, il s'agit de zones devant accueillir des activités d'éducation, de loisirs, culturelles ou communautaires.

En 1975, l'autoroute 13 est inaugurée. Cette infrastructure autoroutière majeure devient alors une barrière physique marquant la limite l'est de l'ensemble.

L'année 1978 marque l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection des territoires et des activités agricoles. Dans ce contexte, en 1979, la zone agricole permanente de la Ville de Laval est créée et inclut le territoire de l'ensemble, ce qui a pour effet d'empêcher le développement immobilier au profit des activités agricoles. Aujourd'hui, cet ensemble est principalement composé de bois (bois Sainte-Dorothée), de terres en friche et de nombreuses serres.

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT



TISSU URBAIN

TRAME URBAINE

- › Deux artères se situent dans l'ensemble :
 - Le boulevard Dagenais Ouest : emprise d'environ 30 m, deux voies de circulation et s'élargissant à l'approche de l'autoroute 13 ;
 - L'avenue des Bois : emprise de 20 m à 40 m, s'élargissant vers l'est, passant de deux à quatre voies à l'approche de l'autoroute 13 (avec terre-plein).
- › Cinq collectrices se situent dans l'ensemble :
 - La montée Champagne : emprise d'environ 12 m, deux voies de circulation ;
 - Le rang Saint-Antoine : emprise d'environ 12 m, deux voies de circulation ;
 - La rue Principale : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation et une bande cyclable de chaque côté ;
 - Le boulevard Saint-Martin Ouest : emprise d'environ 38 m, quatre voies de circulation (avec terre-plein planté) ;
 - Le boulevard Cléroux : emprise d'environ 12 m, deux voies de circulation.
- › Le reste de la trame viaire est très peu développé et est constitué d'un réseau de rues locales finissant en cul-de-sac ou de courtes boucles. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue.

ÎLOTS

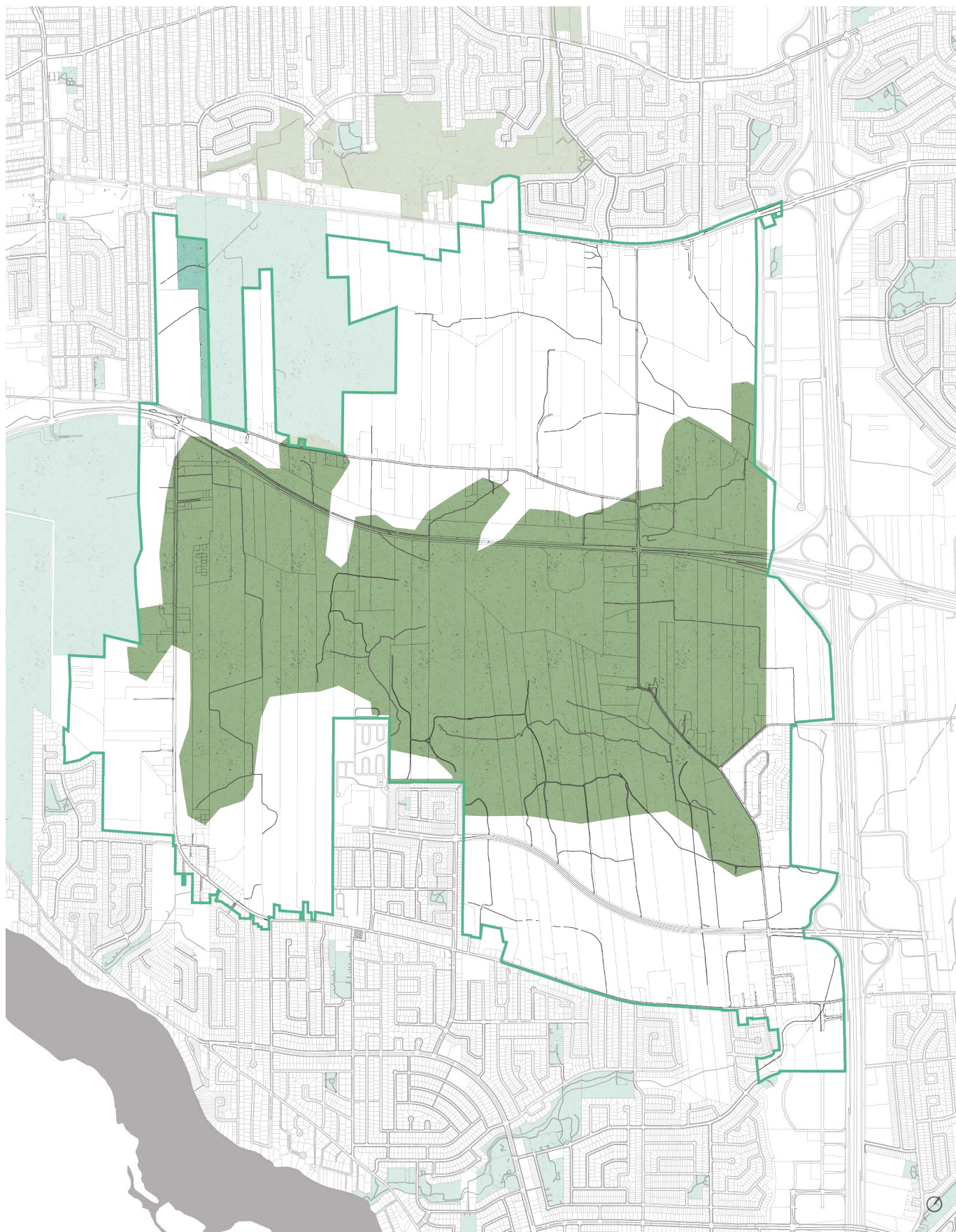
- › Cet ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, c'est-à-dire délimités par quatre voies de circulation. L'ensemble traverse un vaste territoire agricole et de villégiature, organisé autour d'anciens chemins, près de l'autoroute 13.
- › La logique du découpage territorial en rang et en montée est encore très lisible dans cet ensemble, créant des îlots de très grandes dimensions répondant à un usage agricole.

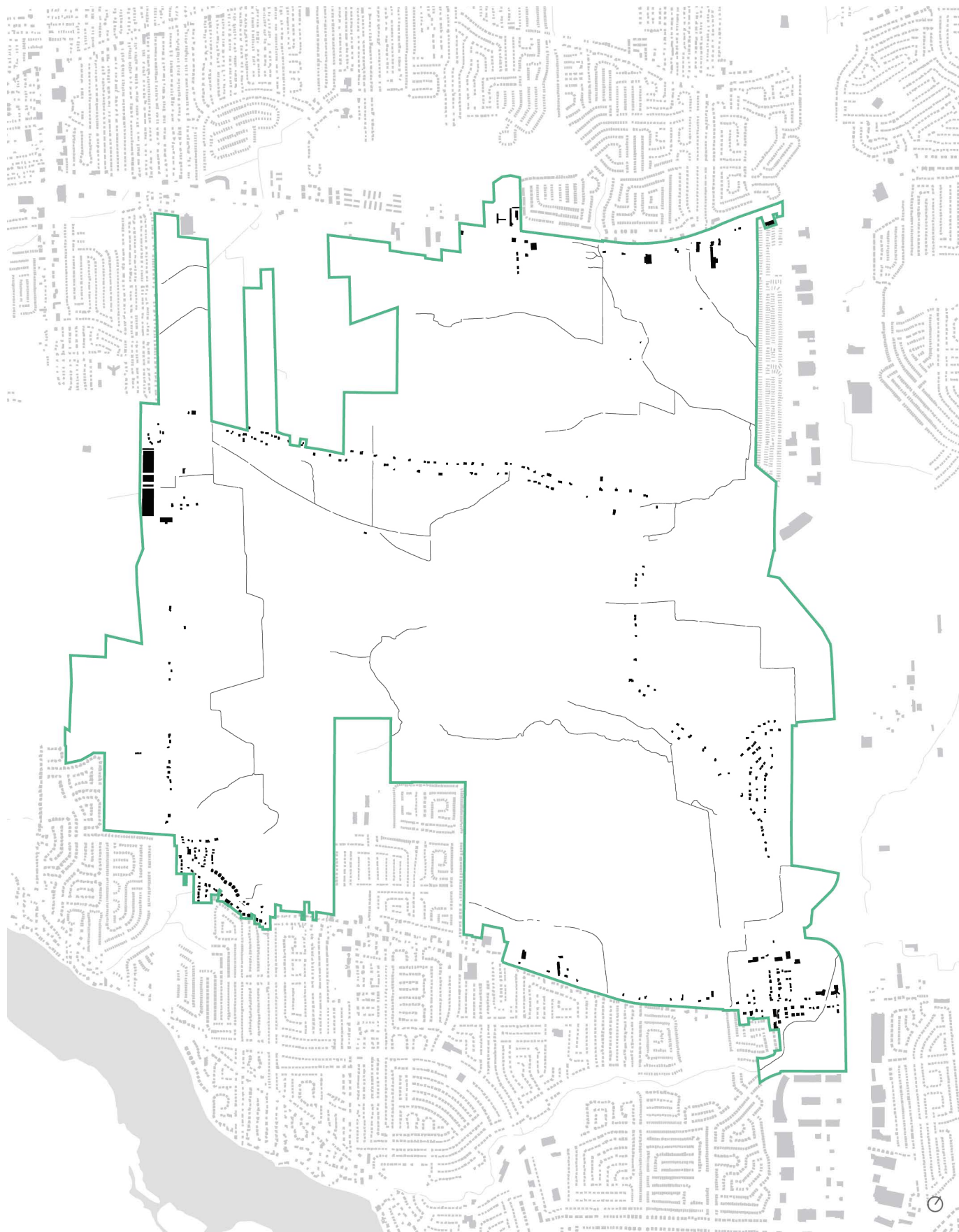
PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est plutôt hétérogène. La forme et la disposition des parcelles sont héritées d'un découpage datant de l'époque seigneuriale et du passé agricole, lui-même conditionné par les besoins des différentes exploitations.
- › Dans ce contexte, on observe deux logiques :
 - de petites parcelles résidentielles hétérogènes le long du rang Saint-Antoine, de la rue Principale et de la montée Champagne ;
 - de grandes parcelles agricoles plus homogènes, organisées selon la rivière des Mille Îles. La profondeur de ces parcelles agricoles peut aller jusqu'à 2,3 km.

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est de petite et moyenne taille et il est plutôt varié sur le plan de sa forme, de sa disposition sur le territoire et de son implantation par rapport à la trame viaire.
- › L'espace non construit domine largement cet ensemble. Il est redevable aux exploitations agricoles.
- › À noter que les nombreuses serres présentes dans l'ensemble n'apparaissent pas sur le plan des espaces construits/non construits, mais sont très présentes suivant l'observation des photos aériennes et sur le terrain.





CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est hétérogène en raison du passé agricole plus ancien du secteur et des quelques constructions plus récentes, notamment sur la rue Principale. De plus, on y trouve plusieurs bâtiments agricoles, tels que des serres.
- Sans avoir de dominance stylistique, plusieurs types architecturaux s'observent dans cet ensemble, dont la maison style Second Empire, la maison à mansarde, la maison de style *boomtown* (deux étages), une diversité de bungalows sur les rues locales, notamment à toit à deux versants (ligne faîtière perpendiculaire à la rue), à toit à deux versants (ligne faîtière parallèle à la rue) et à plan carré et à toit à quatre versants, ainsi qu'une concentration de *walk-up* néoélectrique dans le sud-ouest de l'ensemble (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Croix de chemin, 410 rang Saint-Antoine
- Maison traditionnelle québécoise, 1131, rue Bastien (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 980-984, montée Champagne (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 1129, montée Champagne (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 1205, montée Champagne (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 1297-1299, montée Champagne (patrimoine traditionnel)
- Cottage vernaculaire américain, 71, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison traditionnelle québécoise, 89, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Grange-étable à toit à deux versants droits, 279, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison cubique, 287, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Calvaire Lacroix, 391, rue Principale
- Maison traditionnelle québécoise, 763, rue Principale (patrimoine traditionnel)
- Maison à mansarde, 413, rang Saint-Antoine (patrimoine traditionnel)
- Croix de chemin Barbe, 418, rang Saint-Antoine
- Maison traditionnelle québécoise, 455, rang Saint-Antoine (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 493, rang Saint-Antoine (patrimoine traditionnel)
- Maison *boomtown* avec fausse mansarde, 649-651, rang Saint-Antoine (patrimoine traditionnel)
- Bâtiment secondaire, 718-720, rang Saint-Antoine (patrimoine traditionnel)
- Ancienne école du rang Saint-Antoine, 734-736, rang Saint-Antoine (patrimoine institutionnel traditionnel)
- Maison Lachaine, 749, rang Saint-Antoine (patrimoine traditionnel)



ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

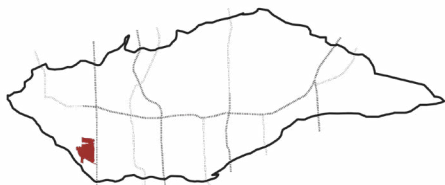
- › Les terres agricoles, les boisés ainsi que les arbres matures sont les éléments naturels contribuant à l'ambiance l'ensemble.
- › Les petites clôtures, notamment celles en pierre, ainsi que les haies qui ceignent les terrains sont très fréquentes.
- › Des percées visuelles permettent d'apprécier des paysages agricoles particulièrement présents à partir du rang Saint-Antoine et de la montée Champagne.
- › Le paysage bâti est très éclectique et témoigne d'un secteur ancien ayant accueilli plusieurs phases de développement sur son territoire.
- › Les paysages et activités agricoles témoignent du caractère rural de ce secteur et agissent comme point de repère visuel.
- › La relative étroitesse des artères et des collectrices (comparativement au reste de l'île) et leur encadrement par des fossés végétalisés ainsi que l'absence de trottoir et de bordure de béton le long des rues locales contribuent à l'ambiance rurale du secteur.
- › Les élargissements des artères (avenue des Bois et boulevard Dagenais) de l'ensemble vers l'est, avec la présence d'un terre-plein central, constituent des repères dans la trame viaire annonçant le changement d'ambiance.



RECOMMANDATIONS

- Préserver le caractère identitaire pittoresque et champêtre du rang Saint-Antoine, de la montée Champagne et de la rue Principale (axe nord-sud), marqués par leur étroitesse et la présence de fossés végétalisés. Pour se faire, éviter les opérations d'élargissement non nécessaires.
- Conserver et créer des percées visuelles vers les terres agricoles en établissant une stratégie d'entretien horticole de l'emprise publique.
- Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur paysagère du patrimoine agricole (grange-étable, bâtiment secondaire, kiosque maraîcher) puisque les activités d'exploitation liées à ce patrimoine bâti constituent un élément distinctif de l'ensemble par rapport au reste de l'île de Laval. La présence de kiosques maraîchers est particulièrement importante puisqu'elle permet le rapport direct avec le producteur et transmet une pratique culturelle.
- Maintenir la logique d'implantation héritée des anciennes maisons de ferme, souvent marquée par une implantation désaxée et une marge avant relativement faible, dans le but de conserver l'ambiance rurale issue des premières phases de colonisation.
- Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- Réfléchir à un aménagement mieux intégré à l'environnement rural de l'ensemble pour marquer la limite entre la voie publique et les terres agricoles au lieu d'utiliser des blocs de béton, tel qu'observé sur le rang Saint-Antoine et le boulevard Dagenais Ouest.
- Mettre en place une stratégie d'entretien horticole pour les arbres matures situés sur le domaine public afin d'assurer le renouvellement des espèces et le maintien du caractère ancien du lieu.
- Maintenir le traitement actuel du réseau viaire local puisque la largeur des rues, l'absence de trottoir et de bordure de béton contribuent à maintenir l'ambiance rurale.
- 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.

BOULEVARDS SAMSON ET NOTRE-DAME



FACTEURS D'INFLUENCE

- Cadre législatif visant la protection des terres et activités agricoles ayant modulé les potentiels de développement

CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

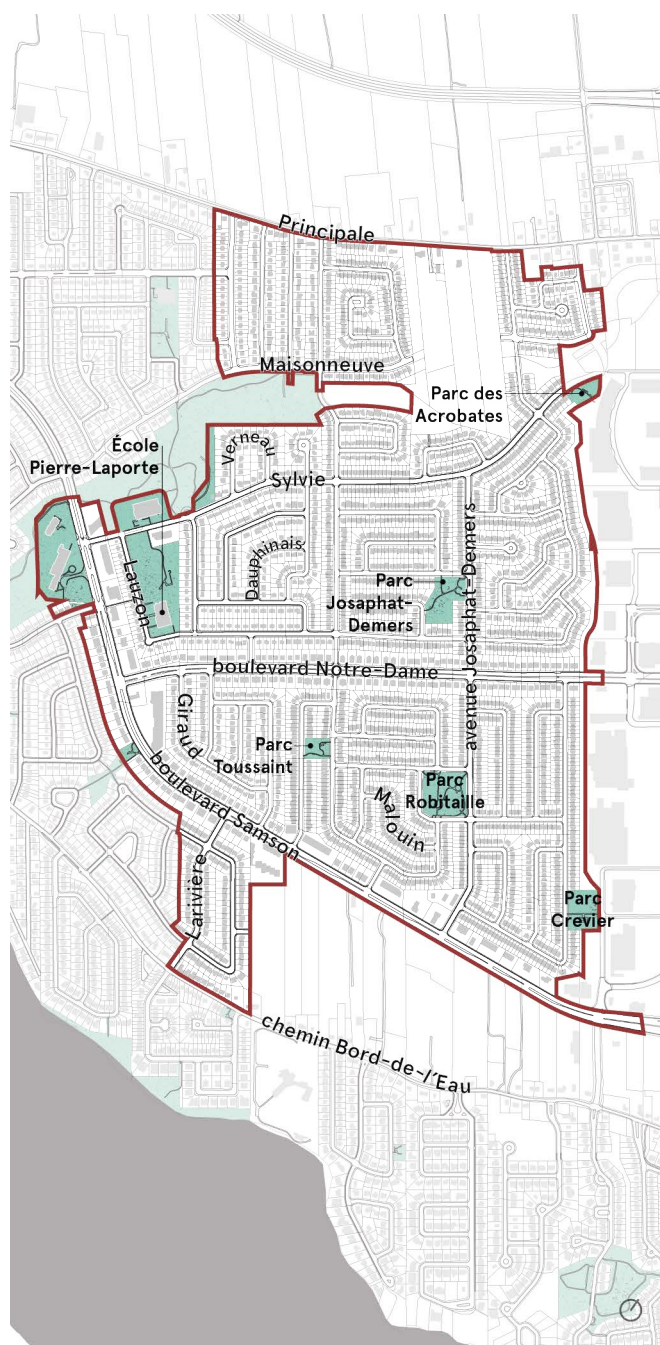
Cet ensemble principalement résidentiel est associé aux phases de développement des années 1970, 1990 et 2000, caractérisées par une forte présence de la maison unifamiliale, ainsi que l'implantation de services de proximité.

Dès les années 1960, on voit apparaître sur le territoire de l'ancienne ville de Sainte-Dorothée des ensembles résidentiels qui transforment le paysage autrefois à dominance agricole (STD_09). Peu après la création de la Ville de Laval en 1965, l'adoption du premier Schéma directeur d'aménagement et l'ouverture de l'autoroute 13 (CHO_22) en 1975 accélèrent le phénomène d'urbanisation dans ce secteur.

Au cours des années 1970, la partie ouest de l'ensemble se développe rapidement au sud de la rue Principale, ainsi qu'à proximité des boulevards Samson et Notre-Dame, qui sont à l'époque en construction. Au même moment, comme le prescrit le Schéma directeur, on construit l'école Pierre-Laporte vers 1976, ainsi que l'aréna Sainte-Dorothée, aujourd'hui l'aréna Martin-St-Louis, en 1977.

La poursuite du développement dans ce secteur se voit cependant freinée en 1979, en raison de la création de la zone agricole permanente qui inclut la partie est l'ensemble. Cela a pour effet d'empêcher le développement immobilier ainsi que le prolongement du boulevard Notre-Dame, au profit des activités agricoles sur le territoire. En 1990, la révision du territoire agricole exclut complètement le territoire de l'ensemble et le rend alors sujet à de nouveaux développements.

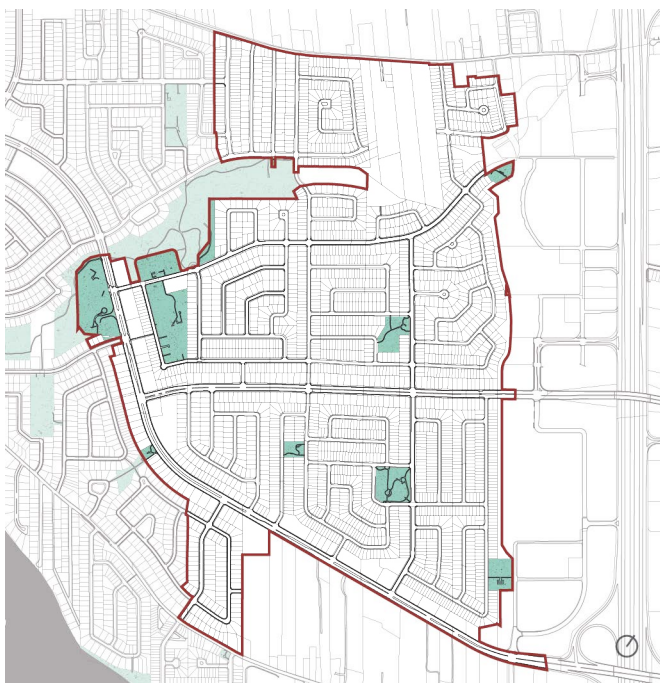
Au cours des deux décennies qui suivront, le développement immobilier misant sur la construction de maison unifamiliale redémarre, toujours en favorisant une trame urbaine curviligne organisée autour de boulevards. Au début des années 2000, la majeure partie de l'ensemble est construit.



TISSU URBAIN

TRAME VIAIRE

- Deux artères se situent dans l'ensemble.
 - Le boulevard Samson : 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;
 - Le boulevard Notre-Dame : 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.
- Trois collectrices se situent dans l'ensemble.
 - La rue Sylvie qui a une emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté, un trottoir de chaque côté;
 - La rue Maisonneuve : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue de chaque côté;
 - L'avenue Josaphat-Demers : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation, des stationnements sur rue de chaque côté, un trottoir de chaque côté.
- Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau de rues locales organisées selon une trame curviligne, formant des boucles et des culs-de-sac. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue. Dans la partie la plus ancienne du secteur, soit autour de l'école Pierre-Laporte, la majorité des rues possèdent un trottoir de chaque côté.

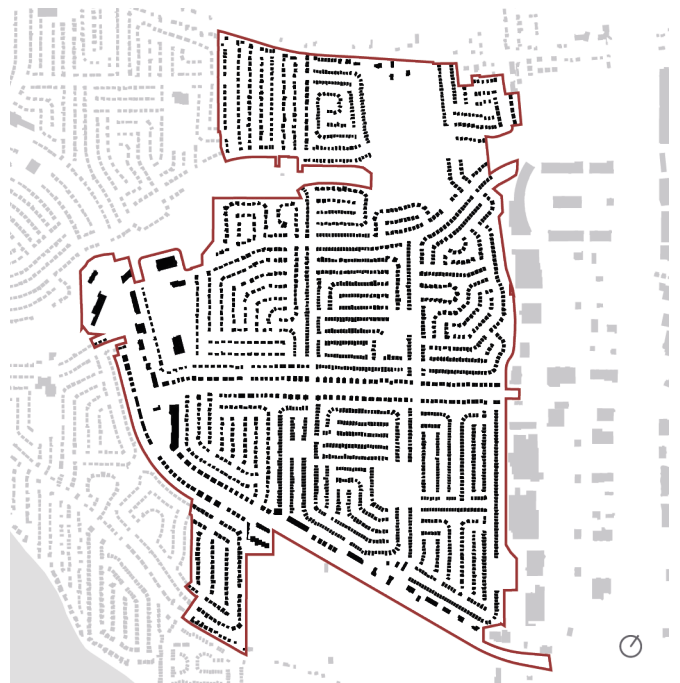


ÎLOTS

- 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 et avec une largeur variant entre 65 m et 70 m.

PARCELLAIRE

- Le découpage parcellaire est plutôt homogène. La forme et la disposition des parcelles sont héritées des projets immobiliers de résidences unifamiliales entre les années 1970 et 2000.
- Les parcelles associées aux ensembles résidentiels des années 1970 et 1980, plus à l'ouest de l'ensemble, sont pour la plupart de forme rectangulaire et leurs dimensions sont d'environ 18 m de largeur sur 30 m de profondeur.
- Les parcelles associées aux ensembles résidentiels des années 1990 et 2000, plus à l'est de l'ensemble, sont pour la plupart de forme rectangulaire et leur dimension varie entre 10 m à 15 m de largeur sur 30 m de profondeur.



TISSU URBAIN

ESPACES CONSTRUITS/NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est de petite et moyenne taille, et plutôt homogène. Trois types de bâti sont facilement différenciables : le bâti des années 1980, situé plus à l'ouest et de plus grande taille, le bâti commercial et plus dense, situé le long des boulevards, et le bâti des années 1990 et 2000, situé plus à l'est et de plus petite taille.
- › L'espace non construit est principalement composé d'une série de parcs de quartier, les parcs Josaphat-Demers, Robitaille, Toussaint, Crevier, des Acrobates et le parc-école Pierre-Laporte. Certaines parcelles de grande dimension situées dans la partie nord de l'ensemble n'ont pas été subdivisées et développées et semblent accueillir des activités d'entreposage et d'extraction de gravier, ainsi qu'un boisé.



960, croissant Verneau



659, rue Giraud



900, rue Dauphinais

CADRE BÂTI

TYPLOGIE

- › Le cadre bâti de cet ensemble est homogène en termes d'usage. On y trouve principalement des bâtiments de type résidentiel, ainsi que des bâtiments de type commercial et institutionnel, majoritairement concentrés le long du boulevard Samson ainsi que dans la partie ouest de l'ensemble.
- › Les deux types architecturaux dominants sont la maison néoéclectique et la maison moderne *shed style* (voir catalogue des types architecturaux).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Maison traditionnelle québécoise, 353, chemin du Bord-de-l'Eau (patrimoine traditionnel)
- École primaire Pierre-Laporte, 805, rue Lauzon (patrimoine institutionnel moderne)
- Centre d'hébergement Sainte-Dorothée, 350, boulevard Samson (patrimoine institutionnel moderne)



805, rue Lauzon



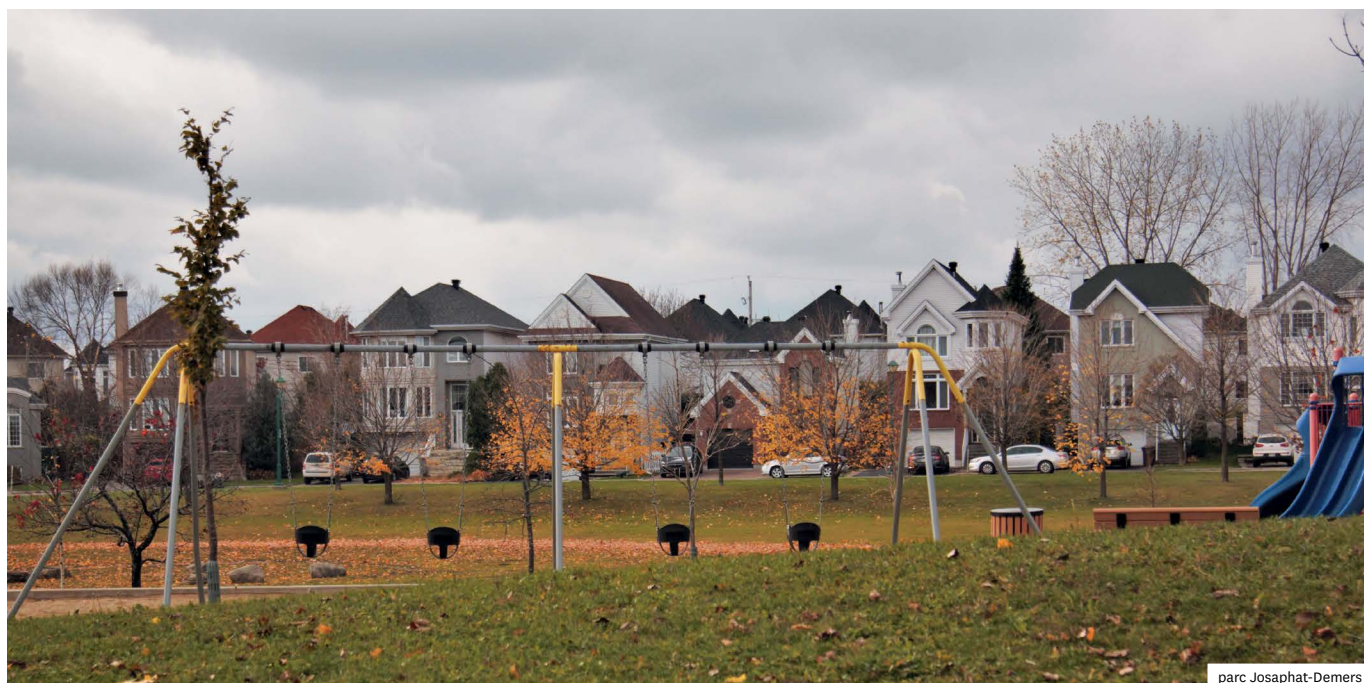
330, rue Malouin



365, rue Sylvie

ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La présence de grands arbres matures témoigne de l'ancienneté de la partie ouest de l'ensemble.
- › Les éléments naturels marquants du secteur ouest de l'ensemble sont les arbres, arbustes, et les aménagements paysagers.
- › Le secteur est de l'ensemble est plutôt minéralisé et marqué par l'aspect répétitif des maisons (deux modèles architecturaux se répétant et possédant des déclinaisons de couleur limitées).
- › Les boulevards et les parcs de quartier sont les principaux points de repère visuels de l'ensemble.



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.
- Maintenir, entretenir et bonifier le terre-plein planté des boulevards Notre-Dame et Samson qui constituent des points de repère dans la trame viaire de l'ensemble.
- Mettre en place des stratégies permettant d'augmenter le verdissement des cours avant privées et d'améliorer la qualité paysagère et l'ambiance sur rue, particulièrement devant les multiplex du boulevard Samson.
- Retirer les clôtures métalliques, en totalité ou en partie, qui bordent le parc Crevier, le long de la rue Lamarche, de manière à renforcer son caractère public, améliorer son intégration à la trame, et diminuer l'impression qu'il s'agit d'un espace enclavé.
- Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial.
- Mettre en valeur le cœur institutionnel marqué par la présence de l'école Pierre-Laporte et du parc-école adjacent, d'un aréna, d'un centre communautaire et d'un accès au parc Sylvie par une intervention alliant design urbain et aménagement paysager.

