

Programme particulier d'urbanisme Centre-ville

À la confluence des expériences



Mot du maire



Chères citoyennes, chers citoyens,

Je suis très fier d'assister à la concrétisation même de la vision stratégique *Laval 2035 : urbaine de nature*, en voyant la planification de notre centre-ville se préciser. Notre vision prend ici tout son sens, et nous façonnons ensemble ce lieu névralgique qui continuera de se transformer au cours des prochaines décennies. De ce pôle fort émanera l'ADN lavallois, et tout notre territoire en sera positivement influencé.

Nous nous approchons encore plus de notre objectif. L'identité du centre-ville lavallois sera authentique, forte, rassembleuse. Ce sera à la fois un carrefour du savoir, un pôle culturel, un quartier des affaires ainsi qu'un ensemble de milieux de vie des plus dynamiques. Défini par un grand réseau d'espaces publics et de milieux naturels, le centre-ville offrira aux visiteurs une expérience inoubliable, et aux résidents actuels et futurs une qualité de vie inégalée.

En effet, l'équilibre entre la nature et l'urbanité du centre-ville sera l'image même de ce qu'est Laval, de ce qu'elle deviendra. On reconnaîtra cet équilibre, notamment, par la diversité des options de mobilité, par l'harmonie entre les bâtiments et l'espace public et par une densification inscrite dans une architecture soignée.

Je tiens à souligner votre engagement et votre généreuse collaboration. Vous êtes animés par le désir de jouer un rôle actif dans votre communauté. Je salue également les équipes de la Ville de Laval, qui travaillent sans relâche pour répondre à toutes vos aspirations.

Stéphane Boyer
Maire de Laval

Mot du conseiller municipal de Laval-des-Rapides



Chères citoyennes, chers citoyens,

La fascinante et audacieuse transformation d'envergure née de l'interconnexion entre croissance urbaine, espace public, biodiversité et mobilité durable à laquelle nous assisterons aura été possible grâce à vos idées et vos visions.

L'objectif est des plus ambitieux : créer une adresse d'envergure métropolitaine, un pôle culturel et économique unique qui influencera le tissu urbain environnant. Cette métamorphose se traduira également par la création d'un vaste réseau d'espaces naturels, de parcs, de rues et de places publiques végétalisées.

En plus de jouer un rôle important dans l'augmentation de la canopée et la diminution des îlots de chaleur, ce réseau vous permettra de profiter d'un environnement urbain de nature, une véritable infrastructure verte à laquelle les différents milieux de vie s'arrimeront et s'épanouiront, s'ancrant dans notre vision d'une ville biophile.

La participation dont vous avez fait preuve est des plus inspirantes. Laval se définit désormais par sa volonté d'inclure les citoyens et toutes les autres parties prenantes dans les décisions qui changeront le visage de nos rues, de nos quartiers, de nos espaces publics. Vous avez répondu à l'appel, et c'est tout le quartier qui en bénéficiera.

Merci encore de votre implication. Poursuivons ensemble le déploiement du futur centre-ville de Laval !

Alexandre Warnet
Conseiller municipal de Laval-des-Rapides

Structure du document

Ce document constitue le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Laval.

La première partie présente le contexte dans lequel s’inscrit ce document. Le cadre de planification du territoire et les enjeux d’aménagement et de développement par thème y sont notamment résumés.

La seconde partie constitue le cœur du PPU. Il présente la vision d’aménagement pour le territoire ainsi que le concept d’aménagement, les orientations, les objectifs et les balises d’aménagement générales.

La troisième partie présente six projets structurants qui constituent des propositions de réaménagement de l’espace public. Ceux-ci donneront le ton, par leur caractère identitaire, à la concrétisation des orientations sur le territoire.

La quatrième partie détaille la mise en œuvre du programme. Elle énonce les prescriptions réglementaires qui permettront d’encadrer les projets immobiliers et présente une priorisation des actions pour concrétiser la vision d’aménagement et les projets structurants.

La cinquième et dernière partie présente les balises d’aménagement applicables aux différents secteurs du centre-ville. Celles-ci permettront de guider le développement du centre-ville de façon évolutive, conformément à la vision et aux intentions d’aménagement du PPU.

Table des matières

Partie 1 – Contexte	
1.1	Cadre de planification 7
1.2	Territoire d’application 9
1.3	Historique d’urbanisation 10
1.4	Attentes du milieu 12
1.5	Retour sur le diagnostic 12
1.6	Analyse urbaine 13
Partie 2 – Vision d’aménagement	
2.1	Énoncé de vision 18
2.2	Concept d’aménagement 19
2.3	Orientations 22
	Un réseau de milieux naturels, de parcs et de places publiques 22
	Une forme urbaine renouvelée pour une mobilité durable 27
	Une typologie de rues diversifiée et inclusive 32
	Un redéveloppement exemplaire et adapté au contexte 41
	Une mosaïque de quartiers animés, habités et distinctifs 47
Partie 3 – Projets structurants	
3.1	Projets phares 51
	Le parc linéaire du Souvenir 51
	Le parc de l’innovation 55
	Le boulevard urbain Saint-Martin 58
3.2	Projets identitaires 61
	La boucle culturelle 61
	L’esplanade de l’Avenir 63
	La rue commerciale 65
Partie 4 – Mise en œuvre	
4.1	Affectations du sol 55
4.2	Hauteurs des bâtiments 60
4.3	Outils discrétionnaires 71
4.4	Plan d’action 72
Partie 5 – Balises d’aménagement sectorielles	
5.1	Secteurs d’aménagement 84
5.2	Balises sectorielles 85

Liste des plans

Partie 1

Plan 1.2	Territoire d'application du PPU centre-ville	9
Plan 1.3a	Territoire du centre-ville en 1931	10
Plan 1.3b	Territoire du centre-ville en 1961	10
Plan 1.3c	Territoire du centre-ville en 1983	11
Plan 1.3d	Territoire du centre-ville en 2018	11

Partie 2

Plan 2.2a	Nature, urbanité et intensité	19
Plan 2.2b	Milieux de vie interconnectés	20
Plan 2.2c	Espaces publics emblématiques	21
Plan 2.3a	Espaces verts et publics existants et proposés	22
Plan 2.3b	Trame viaire existante et proposée	28
Plan 2.3c	Voies cyclables existantes et voies cyclables et actives proposées	30
Plan 2.3d	Réseaux de transports collectifs existant et proposé	31
Plan 2.3e	Tracé projeté des voies de circulation	32
Plan 2.3f	Réseau routier existant	40
Plan 2.3g	Potentiel de transformation du centre-ville	41

Partie 3

Plan 3.1a	Emplacement proposé du parc linéaire du Souvenir	51
Plan 3.1b	Emplacement proposé du parc de l'innovation	55
Plan 3.1c	Emplacement proposé des interventions sur le boulevard Saint-Martin	58
Plan 3.2a	Emplacement proposé de la boucle culturelle	61
Plan 3.2b	Emplacement proposé de l'esplanade de l'Avenir	63
Plan 3.2c	Emplacement proposé de la rue commerciale	65

Partie 4

Plan 4.1	Affectations du sol	69
Plan 4.2	Hauteurs des bâtiments	74

Partie 5

Plan 5.1	Secteurs d'aménagement du centre-ville	84
Plan 5.2a	Secteur 1 : espaces verts et publics	86
Plan 5.2b	Secteur 1 : trame et aménagement des rues	86
Plan 5.2c	Secteur 1 : mobilité	86
Plan 5.2d	Secteur 2 : espaces verts et publics	87
Plan 5.2e	Secteur 2 : trame et aménagement des rues	87
Plan 5.2f	Secteur 2 : mobilité	88
Plan 5.2g	Secteur 2 : implantation bâtie	88
Plan 5.2h	Secteur 3 : espaces verts et publics	89
Plan 5.2i	Secteur 3 : trame et aménagement des rues	89
Plan 5.2j	Secteur 3 : mobilité	89
Plan 5.2k	Secteur 4 : espaces verts et publics	90
Plan 5.2l	Secteur 4 : trame et aménagement des rues	90
Plan 5.2m	Secteur 4 : mobilité	91

Plan 5.2n	Secteur 4 : implantation bâtie	91
Plan 5.2o	Secteur 5 : espaces verts et publics	92
Plan 5.2p	Secteur 5 : trame et aménagement des rues	92
Plan 5.2q	Secteur 5 : mobilité	93
Plan 5.2r	Secteur 5 : implantation bâtie	93
Plan 5.2s	Secteur 6 : espaces verts et publics	94
Plan 5.2t	Secteur 6 : trame et aménagement des rues	94
Plan 5.2u	Secteur 6 : mobilité	95
Plan 5.2v	Secteur 6 : implantation bâtie	95
Plan 5.2w	Secteur 7 : espaces verts et publics	96
Plan 5.2x	Secteur 7 : trame et aménagement des rues	96
Plan 5.2y	Secteur 7 : mobilité	96
Plan 5.2z	Secteur 8 : espaces verts et publics	97
Plan 5.2aa	Secteur 8 : trame et aménagement des rues	97
Plan 5.2bb	Secteur 8 : mobilité	98
Plan 5.2cc	Secteur 8 : implantation bâtie	98
Plan 5.2dd	Secteur 9 : espaces verts et publics	99
Plan 5.2ee	Secteur 9 : trame et aménagement des rues	99
Plan 5.2ff	Secteur 9 : mobilité	100
Plan 5.2gg	Secteur 9 : implantation bâtie	100
Plan 5.2hh	Secteur 10 : espaces verts et publics	101
Plan 5.2ii	Secteur 10 : trame et aménagement des rues	101
Plan 5.2jj	Secteur 10 : mobilité	102
Plan 5.2kk	Secteur 10 : implantation bâtie	102
Plan 5.2ll	Secteur 11 : espaces verts et publics	103
Plan 5.2mm	Secteur 11 : trame et aménagement des rues	103
Plan 5.2nn	Secteur 11 : mobilité	103
Plan 5.2oo	Secteur 12 : espaces verts et publics	104
Plan 5.2pp	Secteur 12 : trame et aménagement des rues	104
Plan 5.2qq	Secteur 12 : mobilité	104
Plan 5.2rr	Secteur 12 : implantation bâtie	104
Plan 5.2ss	Secteur 13 : espaces verts et publics	105
Plan 5.2tt	Secteur 13 : trame et aménagement des rues	105
Plan 5.2uu	Secteur 13 : mobilité	105
Plan 5.2vv	Secteur 14 : espaces verts et publics	106
Plan 5.2ww	Secteur 14 : trame et aménagement des rues	106
Plan 5.2xx	Secteur 14 : mobilité	106
Plan 5.2yy	Secteur 15 : espaces verts et publics	107
Plan 5.2zz	Secteur 15 : trame et aménagement des rues	107
Plan 5.2aaa	Secteur 15 : mobilité	107

Liste des figures

Partie 2		
Figure 2.3a	Trame viaire existante	29
Figure 2.3b	Trame viaire proposée	29
Figure 2.3c	Redécoupage des îlots selon deux dimensions types	29
Figure 2.3d	Redéveloppement d'un espace minéralisé	42
Figure 2.3e	Implantation bâtie d'un îlot type	42
Figure 2.3f	Encadrement de l'espace public par un cadre bâti compact	42
Figure 2.3g	Adaptation des basiliares à l'échelle de la rue	43
Figure 2.3h	Traitement architectural en terrain d'angle	43
Figure 2.3i	Traitement architectural à l'intersection de boulevards	44
Figure 2.3j	Vitrines autoroutières et bâtiments repères	44
Figure 2.3k	Intégration du langage architectural entre les typologies bâties	44
Figure 2.3l	Aménagement paysager intégrant la gestion des eaux	45
Figure 2.3m	Diversité des aménagements extérieurs de terrains privés	45
Figure 2.3n	Aménagement extérieur d'un îlot perméable et verdi	45
Figure 2.3o	Illustration de redéveloppement progressif d'un centre commercial	46

Partie 3		
Figure 3.1a	Vue en coupe du boulevard du Souvenir actuel et de ses abords	52
Figure 3.1b	Vue en coupe du boulevard du Souvenir proposé et de ses abords	52
Figure 3.1c	Perspective d'ambiance du parc linéaire du Souvenir	54
Figure 3.1d	Perspective d'ambiance du parc de l'innovation	57
Figure 3.1e	Perspective d'ambiance du boulevard Saint-Martin	59
Figure 3.1f	Vue en coupe du boulevard Saint-Martin actuel et de ses abords	59
Figure 3.1g	Vue en coupe proposée du boulevard Saint-Martin et de ses abords	59
Figure 3.1h	Perspective d'ambiance du boulevard urbain Saint-Martin	60
Figure 3.2a	Vue en coupe proposée de l'esplanade de l'Avenir dans l'axe est-ouest	64
Figure 3.2b	Vue en coupe proposée de l'esplanade de l'Avenir dans les axes nord-sud	64

Liste des gabarits de rues

Partie 2		
Coupe 2.3a	Voie collectrice de 20,4 mètres	35
Coupe 2.3b	Voie collectrice de 20,4 mètres	35
Coupe 2.3c	Voie collectrice de 21,8 mètres	35
Coupe 2.3d	Voie collectrice de 28,8 mètres	35
Coupe 2.3e	Voie locale de 18 mètres	36
Coupe 2.3f	Voie locale de 19,7 mètres	36
Coupe 2.3g	Voie locale de 20 mètres	36
Coupe 2.3h	Voie locale de 21,6 mètres	36
Coupe 2.3i	Voie partagée de 12 mètres	37
Coupe 2.3j	Voie apaisée de 14,5 mètres	37
Coupe 2.3k	Voie apaisée de 14,5 mètres	37
Coupe 2.3l	Voie apaisée de 16 mètres	37

Coupe 2.3m	Voie active de 9 mètres	38
Coupe 2.3n	Voie active de 14,5 mètres	38
Coupe 2.3o	Lien privé de 8 mètres	39
Coupe 2.3p	Lien privé de 10 mètres	39
Coupe 2.3q	Lien privé de 15 mètres	39

Liste des tableaux

Partie 4		
Tableau 4.1a	Affectations résidentielles du sol	71
Tableau 4.1b	Affectations mixtes du sol	72
Tableau 4.1c	Autres affectations du sol	73
Tableau 4.4a	Actions de planification	78
Tableau 4.4b	Actions de coordination et de partenariats	80
Tableau 4.4c	Actions de projets	81

Liste des acronymes

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BHNS	Bus à haut niveau de service
CCIL	Chambre de commerce et d'industrie de Laval
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CQIC	Centre québécois d'innovation en commerce
CSS	Centre de services scolaires
GC	Gouvernement du Canada
GQc	Gouvernement du Québec
INRS	Institut national de la recherche scientifique
MELCC	Ministère de l'Environnement et de Lutte contre les changements climatiques
MIT	Massachusetts Institute of Technology
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMHL	Office municipal d'habitation de Laval
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPCMOI	Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble
PPU	Programme particulier d'urbanisme
SADR	Schéma d'aménagement et de développement révisé
STL	Société de transport de Laval
TL	Tourisme Laval
TOD	Transit-oriented development

Partie 1

Contexte



Cette première partie du document effectue un retour sur le contexte à l'intérieur duquel s'inscrit le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Laval. On y retrouve notamment des informations sur la nature de cet outil, sur les raisons justifiant son utilisation et sur la hiérarchie des documents de planification dans laquelle il s'insère. On y précise également le territoire visé, l'historique d'urbanisation, les attentes citoyennes et les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du territoire, ainsi que les grands constats urbains.

Partie 1 – Contexte

1.1 Cadre de planification

1.2 Territoire d'application

1.3 Historique d'urbanisation

1.4 Attentes du milieu

1.5 Retour sur le diagnostic

1.6 Analyse urbaine

1.1 Cadre de planification

Qu'est-ce qu'un programme particulier d'urbanisme ?

Un programme particulier d'urbanisme (PPU) est un document qui permet de préciser la planification urbaine d'un secteur de la ville qui requiert une attention particulière, généralement parce qu'il est considéré comme stratégique pour la municipalité. Son contenu est dicté par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU). Il peut être envisagé, d'une manière simplifiée, comme un plan d'urbanisme à plus petite échelle.

Le PPU permet de définir une vision d'aménagement pour le secteur visé, en particulier pour les rues et les espaces publics, et de programmer (d'où son nom) des interventions municipales qui permettront de concrétiser celle-ci. Il vise également à encadrer les projets immobiliers privés afin que ceux-ci participent à la réalisation de cette vision, notamment en entraînant la modification de certaines normes des règlements d'urbanisme qui s'appliquent au territoire qu'il touche.

Pourquoi un programme particulier d'urbanisme au centre-ville ?

Le centre-ville de Laval a fait l'objet de plusieurs interventions réglementaires et de planification au cours des dernières décennies. Les normes de zonage ont été remaniées plusieurs fois ; des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ont été élaborés pour diverses zones ; et des planifications particulières ont même été adoptées pour sa portion sud-ouest (PPU de l'Agora et PPU Chomedey).

Cependant, aucune planification détaillée n'a été réalisée pour l'ensemble du centre-ville. Si ces interventions à la pièce ont longtemps été considérées comme suffisantes, elles ne le sont plus aujourd'hui, d'autant moins depuis l'entrée en vigueur du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Ville de Laval. L'émergence de projets immobiliers et d'infrastructures d'envergure, tant privés que publics, de même que le caractère stratégique du centre-ville pour l'identité et la prospérité de la ville de Laval, exigent maintenant une planification globale et cohérente de ce territoire. Le PPU est l'outil privilégié pour arriver à cette fin.

Toutefois, l'élaboration d'un PPU pour un aussi vaste territoire, soit 8 km², est un exercice peu courant. Les territoires d'application visés dans le cadre d'un PPU sont généralement beaucoup plus restreints. À titre d'exemple, le PPU du secteur Cartier, également à Laval, couvre un territoire de 2 km². Cette importante superficie se combine au contexte particulier du centre-ville, sur lequel on retrouve de très grands terrains et une multitude de parties prenantes publiques et privées aux priorités et aux échéanciers différents. Pour ces raisons, ce PPU propose une vision à l'ultime qui prendra forme sur un horizon de plusieurs décennies. Tout en déployant une série d'interventions concrètes, il constitue le point de départ, plutôt que d'arrivée, d'un grand projet urbain. La mise en œuvre du PPU permettra de dessiner les contours d'un centre-ville tangible et reconnu de tous les Lavallois(es), de doter Laval d'un noyau fort et dynamique qui contribuera à son rayonnement. Portée par des principes directeurs forts et affirmés, le PPU du centre-ville est un outil de planification qui évoluera au gré des opportunités, des interventions portées par les différents acteurs et partenaires présents au centre-ville et des nouvelles réalités qui se dessineront dans l'avenir.





Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et aire TOD

En 2012, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adoptait son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Cet outil définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain. Le PMAD se caractérise par une approche qui protège l'environnement et qui arrime l'aménagement et le transport.

Parmi ces objectifs, le PMAD prévoit orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant à l'horizon 2031 (objectif 1.1). Pour y arriver, le PMAD identifie tous les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et projeté comme des aires à densifier et à urbaniser, soit des aires de transit-oriented development (TOD). La station de métro Montmorency, située dans le centre-ville, de même que la station de métro de la Concorde, dont le périmètre de l'aire TOD touche le territoire du centre-ville, constituent des secteurs visés par les intentions du PMAD.

Pour chaque aire TOD, des seuils minimaux de densité résidentielle ont été définis, en fonction du milieu d'accueil et du type d'infrastructure de transport en commun présente (métro/système léger sur rail [SLR], train de banlieue, tramway/service rapide par bus [SRB]). Ces seuils ont été intégrés au SADR et doivent donc être également respectés dans le PPU et les règlements d'urbanisme.

Un projet qui découle des autres documents de planification municipaux

Ce document n'est pas un projet isolé ; il constitue l'élément le plus détaillé d'une chaîne hiérarchique et cohérente d'outils de planification pour la ville de Laval.

Le plus haut niveau de cette chaîne est la vision stratégique *Urbaine de nature* (2015), qui fixe les grandes intentions de la Ville pour tous ses domaines d'activités.

Le niveau intermédiaire est le SADR (2017), qui établit les orientations et les objectifs pour l'occupation de l'ensemble du territoire lavallois.

Le PPU vient finalement définir précisément les intentions d'aménagement pour le centre-ville.

Tout en innovant chacun à leur manière et selon leur niveau de détail, ces outils de planification s'emboîtent les uns dans les autres : le PPU doit répondre aux exigences du SADR, et ce dernier suit la ligne tracée par la vision stratégique.

Ces documents lavallois s'inscrivent eux-mêmes dans les intentions plus larges exprimées par les paliers de gouvernement supérieurs, notamment le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), ainsi que les orientations en aménagement du territoire du gouvernement du Québec.

Le centre-ville : une composante stratégique du SADR

Le centre-ville est une composante importante du territoire dans le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR). À ce titre, le schéma lui consacre un objectif « *Créer un centre-ville multifonctionnel, attractif et performant* » ainsi que vingt actions et une série de balises pour encadrer son développement et sa requalification, tant pour les projets immobiliers que pour l'espace public. Tous ces éléments participent à guider le contenu du PPU.

Dans l'ensemble, le SADR vise essentiellement à redévelopper le centre-ville en quartiers complets et à échelle humaine, à améliorer la quantité des espaces publics et des rues, à faire émerger et rayonner une identité forte et à favoriser la consolidation de ses pôles d'emplois à haute valeur ajoutée.

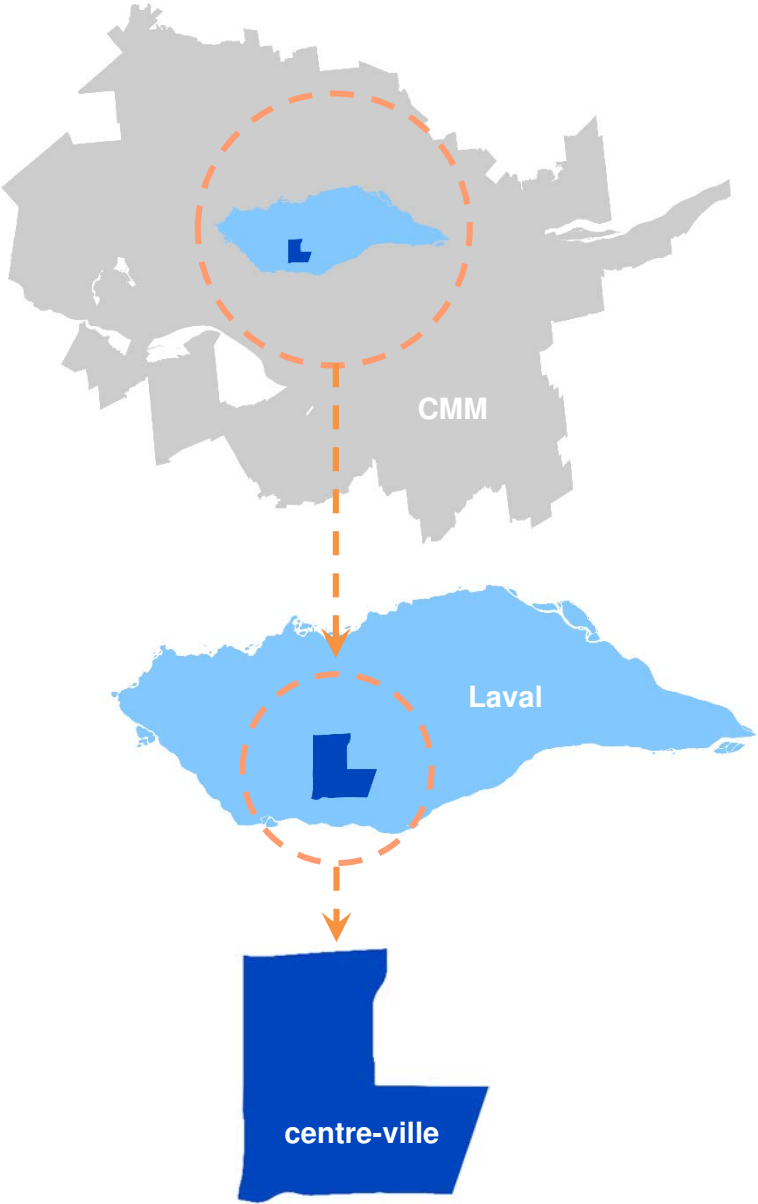
Grâce à son niveau de détail plus important que le SADR, le PPU du centre-ville permet de concrétiser ces grandes lignes directrices sur le territoire visé.

1.2 Territoire d'application

Le territoire visé par le PPU est le même que celui identifié comme étant le centre-ville au SADR. D'une superficie d'environ 800 hectares (8 km²), il se trouve au centre-sud de l'île Jésus, de part et d'autre de l'autoroute des Laurentides (A-15).

Le centre-ville comprend plusieurs lieux bien connus à Laval et dans la région métropolitaine, incluant notamment le Carrefour Laval (1), le Cosmodôme (2), le Centropolis (3), l'hôtel de ville (4), le bois Armand-Frappier (5), la Cité de la Biotech (6), la Place Bell (7), le terminus Montmorency (8), le collège Montmorency (9) et le site boisé du Trait-Carré (10), pour ne nommer que ceux-ci.

Le centre-ville est également couvert partiellement par deux aires TOD, soit celles des stations de métro Montmorency et de la Concorde.



Plan 1.2 – Territoire d'application du PPU centre-ville

1.3 Historique d’urbanisation

Peu fréquenté et exploité avant sa mise en culture au tournant du 20^e siècle, le territoire qui deviendra le centre-ville de Laval s’est progressivement urbanisé au cours des cent dernières années. Les deux prochaines pages permettent de visualiser la morphogénèse urbaine du territoire depuis son origine agricole et naturelle jusqu’à son émergence comme destination métropolitaine.

Une origine naturelle et agricole

Malgré une urbanisation progressive de l’île, le territoire du centre-ville demeure largement agricole jusque dans la deuxième moitié du 20^e siècle et n’est traversé que par quelques rangs et côtes, dont les chemins du Trait-Carré et Saint-Martin. Le territoire présente également une portion encore à l’état naturel, dans la partie nord.



Plan 1.3a – Territoire du centre-ville en 1931

La modernité s’installe

L’accélération de l’urbanisation dans l’après-guerre, l’ouverture de l’autoroute 15 et la fusion municipale menant à la création de la ville de Laval en 1965 amorcent une réflexion entourant l’établissement d’un « centre-ville » sur ce territoire insulaire. Contrairement à un grand nombre de municipalités québécoises, le centre-ville de Laval n’est donc pas un secteur historique ; l’urbanisation du territoire y arrive tardivement, plutôt que d’en constituer le point de départ.

Par ailleurs, l’exploitation à ciel ouvert de la carrière Lagacé bat son plein durant cette période et contribue au paysage inusité d’un territoire qui, encore largement agricole, n’a toujours rien d’un centre-ville.



Plan 1.3b – Territoire du centre-ville en 1961

L'urbanisation démarre

La première vague d'urbanisation du secteur remonte aux décennies 1960 et 1970. Plusieurs bâtiments institutionnels sont construits durant cette période (notamment l'hôtel de ville), de même que des centres commerciaux tels que le Centre Laval et le Carrefour Laval, quelques industries et un quartier résidentiel à l'est du collège Montmorency. Un développement urbain relativement modeste se poursuit ensuite durant les années 80, avec l'arrivée d'un autre quartier résidentiel de petite taille au sud-ouest.

Le chemin du Trait-Carré, bien que maintenant intégré en partie au boulevard du Souvenir à l'ouest de l'autoroute 15, est encore visible sur presque toute sa longueur à l'est.



Plan 1.3c – Territoire du centre-ville en 1983

La naissance d'un centre-ville

Le centre-ville connaît depuis les années 1990 et 2000 une nouvelle vague de croissance marquée par l'arrivée du métro, du Centropolis et du Cinéplex, de la Cité de la Biotech et de divers grands ensembles résidentiels et commerciaux. Malgré ces différentes phases de croissance, le centre-ville tarde à se consolider en un milieu de vie mixte et conserve sa nature de destination commerciale et d'emplois, issue des précédentes décennies.

En dehors de quelques exceptions au sud-est et au nord-ouest, l'absence d'une forme urbaine compacte, de bâtiments anciens ou de mixité des activités témoigne encore aujourd'hui du développement tardif du centre-ville lavallois.



Plan 1.3d – Territoire du centre-ville en 2018

1.4 Attentes du milieu

Le centre-ville de Laval a été le sujet direct ou indirect de multiples consultations citoyennes entre 2014 et 2020, avant même la tenue de celles liées au présent document de planification. Les souhaits des Lavallois(es) pour ce territoire se déclinent en cinq grandes idées qui ont constitué des intrants importants dans l'élaboration des principes directeurs et des projets structurants du PPU afin de répondre aux aspirations et aux besoins de la population. Ces cinq idées sont les suivantes :

- **Une mobilité repensée**, qui permettrait de diminuer les nuisances des grandes routes, d'améliorer la connectivité et la convivialité pour les piétons, de mieux gérer le stationnement et d'accroître l'efficacité du transport collectif.
- **Un aménagement plus cohérent**, qui structurerait correctement le cadre bâti, encouragerait la compacité et la mixité d'usages et permettrait de diversifier l'offre commerciale et d'ajouter de nouveaux équipements.
- **Une échelle humaine**, qui se vivrait à travers du verdissement et des parcs, des espaces publics rassembleurs, des aménagements écologiques et des rues animées.
- **Une identité distincte** qui s'appuierait sur l'ADN lavallois, l'héritage historique de la ville, le contexte géographique et les activités qui y seraient pratiquées. Cette identité pourrait se décliner à travers une signature architecturale emblématique.
- **Une place de choix aux arts et à la culture**, qui permettrait de retenir les gens grâce à une offre culturelle de qualité pour tous, à l'art urbain et à l'animation temporaire de terrains vacants ou en chantier.

Des consultations et des rencontres d'information ont également été réalisées auprès de différents partenaires stratégiques de la Ville concernés ou présents sur le territoire du centre-ville, y compris notamment les grands propriétaires fonciers. Certaines de ces rencontres ont été précisément tenues dans le cadre de l'élaboration du PPU, afin d'informer ces acteurs de la vision et des orientations élaborées pour le document, ainsi que pour obtenir leurs réactions et leur permettre d'exprimer leurs intentions et leurs besoins le cas échéant. Ce lien avec les partenaires stratégiques, tout comme avec les citoyens, perdurera après l'adoption du PPU afin d'assurer sa mise en œuvre.



1.5 Retour sur le diagnostic

En février 2020, la Ville de Laval rendait public un premier document dans le cadre de l'élaboration du Programme particulier d'urbanisme du centre-ville. Ce document, intitulé « Diagnostic du centre-ville », a permis de mieux comprendre les enjeux du secteur et ainsi d'orienter le choix des interventions. Le diagnostic constitue une lecture du territoire en fonction de quatre thèmes : la forme urbaine, l'environnement, la mobilité, la dynamique urbaine. Cette section présente une synthèse des enjeux identifiés lors de cet exercice. Pour plus de détails, le document complet est disponible sur le site de Repensons Laval (<https://www.repensonslaval.ca>).

Forme urbaine

- Équilibre entre un centre-ville habité et une destination métropolitaine
- Définition d'une identité urbaine et architecturale pour le centre-ville qui tient compte de l'ADN et de l'héritage historique de la ville
- Cohérence, diversité et qualité du paysage urbain
- Densification et optimisation des espaces libres ou sous-utilisés
- Qualité architecturale et intégration urbaine des bâtiments de grande hauteur
- Compacité du cadre bâti, encadrement des rues et respect de l'échelle humaine des quartiers

Environnement

- Végétalisation des voies publiques et gestion naturelle des eaux pluviales
- Acquisition, protection et mise en valeur des milieux naturels
- Équilibre entre la densification urbaine et la végétalisation du sol
- Déminéralisation des espaces asphaltés publics et privés
- Aménagement d'un grand parc central et d'espaces publics végétalisés

Mobilité

- Cohabitation entre la circulation de transit et la circulation de destination
- Mutualisation des espaces de stationnement et réduction de l'espace occupé par ceux-ci
- Augmentation de l'offre en transport en commun
- Confort, sécurité et efficacité des déplacements actifs
- Présence de parcours urbains piétons

Dynamique urbaine et économique

- Mixité et complémentarité des usages
- Optimisation de l'utilisation du sol et concentration des emplois, particulièrement à haute valeur ajoutée
- Offre artistique et culturelle riche et diversifiée qui investit une multitude de lieux au profit d'une expérience mémorable
- Offre en parcs, en espaces publics, en plateaux sportifs et en équipements institutionnels d'envergure locale et métropolitaine
- Innovation et transformation des espaces commerciaux
- Diversification et abordabilité de l'offre résidentielle
- Gestion de la croissance démographique et de l'intégration des immigrants

1.6 Analyse urbaine

En complémentarité avec le diagnostic, une analyse physico-spatiale du secteur a permis de faire ressortir six constats propres au centre-ville. De ceux-ci découlent des problématiques particulières que la planification devra intégrer afin d'être en mesure de concrétiser la vision d'aménagement proposée tout en tenant compte de la forme et des processus urbains existants.

Constat 1 : peu de témoins de l'historique d'urbanisation

Comme tout territoire dont l'occupation humaine remonte à quelques siècles, Laval est marquée par des témoins historiques de son urbanisation. Les noyaux villageois, comme celui du village Saint-Martin (situé à l'ouest du centre-ville), en sont des exemples probants.

Le centre-ville fait pourtant exception à cette règle, principalement en raison de son développement récent tel qu'il est illustré sur les photos aériennes de la section 1.3 Historique d'urbanisation, marqué par l'absence d'un noyau villageois et de bâtiments d'intérêt patrimonial d'envergure, à l'exception de l'actuel hôtel de ville (ancien hôtel de ville de la Cité de Chomedey) inauguré en 1964 et témoin significatif du patrimoine moderne.

Les tracés fondateurs, c'est-à-dire les chemins anciens qui ont historiquement donné accès à ce territoire, sont aujourd'hui peu visibles (comme le chemin du Trait-Carré) ou ont été transformés suffisamment pour ne plus refléter leurs caractéristiques paysagères d'origine (comme le boulevard Saint-Martin).

Cette carence en marqueurs historiques rend plus difficile l'émergence naturelle d'une identité pour le centre-ville et, par conséquent, son appropriation par les Lavallois(es). La planification urbaine devra ainsi prendre en compte cette réalité en tentant de rappeler, lorsque c'est possible, l'identité historique du lieu et, plus largement, de l'ensemble du territoire lavallois.



Hôtel de ville de Laval, vers 1964



Bois Armand-Frappier, Laval

Constat 2 : des espaces verts insuffisants et fragmentés

Peu d'espaces naturels anciens subsistent aujourd'hui sur le territoire : le bois Armand-Frappier, joyau écologique du centre-ville, est de loin le plus important représentant de l'écosystème que l'on y retrouvait avant l'arrivée de l'agriculture et du développement immobilier. D'autres milieux naturels intéressants sont cependant présents, même s'ils sont parfois périphériques au centre-ville (comme la zone d'aménagement écologique particulière du Carrefour et le bois du Souvenir), de plus faible superficie, ou encore dotés d'une valeur plus sociale qu'écologique (comme le site boisé du Trait-Carré).

Les espaces verts aménagés, qu'ils soient publics ou privés, sont quant à eux peu nombreux et principalement associés aux écoles. Ils sont donc pour la plupart aménagés avec des plateaux sportifs. Au total, seulement 7 % de la superficie du centre-ville est composée d'espaces végétalisés ou de milieux naturels, soit une proportion largement insuffisante tant pour la préservation de la biodiversité que pour la qualité de vie des résidents.

La planification urbaine devra veiller à protéger les milieux naturels existants et surtout à les connecter par le biais d'un réseau d'espaces verts privés et publics diversifiés, afin de constituer des corridors écologiques lorsque c'est possible.

Constat 3 : peu de places et d’équipements publics identitaires, valorisés et accessibles

Malgré sa grande superficie et son caractère stratégique, le centre-ville comprend peu d’équipements ou d’espaces publics emblématiques. Bien que certains équipements représentent le territoire dans l’imaginaire collectif, ils sont souvent peu valorisés, parfois excentrés (comme le Cosmodôme ou l’hôtel de ville), utilisés principalement par la clientèle des établissements à proximité desquels ils se trouvent (comme les institutions d’enseignement) ou encore très récents (comme la Place Bell). De plus, l’absence de mise en réseau des équipements existants nuit à leur accessibilité. Les quelques espaces publics sont quant à eux surtout concentrés aux abords de la station de métro Montmorency. En conséquence, le grand centre-ville est parfois plus facilement associé à certains occupants privés du territoire, comme le Centropolis, le Carrefour Laval, la Cité de la Biotech ou le cinéma Colossus.

L’appropriation d’un territoire par la population passe généralement par ses composantes publiques, qu’elles soient naturelles ou anthropiques. La planification urbaine devra donc en tenir compte en intégrant des propositions favorisant l’émergence d’équipements publics permettant de répondre aux besoins des Lavallois(es), et l’interconnexion de ceux-ci à un réseau d’espaces publics dans lequel les résidents actuels et futurs du centre-ville se reconnaîtront.



Place Claude-Léveillée, Laval



Boulevard de l'Avenir, Laval

Constat 4 : un réseau routier peu convivial et incomplet

Le centre-ville s’est urbanisé surtout en réponse à l’arrivée de l’autoroute 15. Le réseau routier s’est déployé dans la continuité de cette desserte automobile, avec de grandes artères laissant peu de place aux transports collectifs et actifs. Ces artères sont affectées, en raison de leurs aménagements minimalistes et minéralisés, par des îlots de chaleur l’été et de grands vents l’hiver, accentuant l’inconfort des piétons et des cyclistes. Si les boulevards Le Carrefour, de l’Avenir et Laval traduisent cette réalité, le boulevard Saint-Martin est le cas le plus représentatif : large et peu végétalisé, trottoirs et voies cyclables étroits et faible encadrement du cadre bâti.

Certaines artères ont depuis fait l’objet de réaménagements pour améliorer leurs qualités esthétiques et fonctionnelles rehaussant ainsi l’expérience des usagers. Les boulevards Le Corbusier et de la Concorde près de la Place Bell sont des exemples réussis de cette transformation. Les rues peuvent participer à l’offre en espaces publics lorsque leur configuration est modulable et laisse une part généreuse aux espaces piétons, comme le cas de la rue Claude-Gagné en fait la démonstration.

À ceci s’ajoute une trame de rues qui offre peu d’options en matière de déplacement et présente une desserte locale insuffisante. La surface consacrée à la trame viaire au centre-ville de Laval représente 13,5 % de la surface du secteur, comparativement à 29 % au centre-ville de Montréal. Ceci nuit à la connectivité et la mobilité dans le centre-ville et amplifie la difficulté de mettre en place des mesures de mobilité favorisant la lutte aux changements climatiques et la transition vers une société plus faible en carbone.

La planification urbaine du centre-ville devra donc veiller à améliorer la connectivité de la trame viaire et à favoriser des réaménagements inclusifs et végétalisés des rues, notamment en profitant des opportunités de transformation découlant des travaux d’entretien routier ou d’intégration de nouvelles infrastructures déjà programmées ou à venir.



Secteur nord-ouest du centre-ville, Laval

Constat 5 : des secteurs enclavés et monofonctionnels

Pour plusieurs raisons, incluant son urbanisation tardive, son accessibilité autoroutière et ses grands terrains, le centre-ville de Laval s'est développé comme un ensemble de destinations économiques (les centres commerciaux ou la Cité de la Biotech par exemple) et institutionnelles (les écoles et collèges, l'hôtel de ville, le Cosmodôme, etc.).

Le territoire s'est spécialisé progressivement en formant des secteurs aux vocations définies, séparant les lieux d'emploi, les résidences, les commerces et les institutions publiques. L'envergure et la portée régionale de ces ensembles monofonctionnels et répétitifs sur le plan de la forme, souvent composés d'un seul ou de quelques grands bâtiments reculés par rapport aux rues ou peu accessibles par des voies publiques, ont renforcé cet effet d'enclavement en limitant leur accessibilité en transports collectifs et actifs et leur interaction avec leur environnement urbain périphérique. La barrière de l'autoroute 15, qui divise le centre-ville, accentue également cette segmentation du territoire.

Ces caractéristiques, communes à plusieurs développements urbains de la deuxième moitié du 20^e siècle, commencent cependant à évoluer depuis une décennie. Les abords de la station de métro Montmorency, avec sa variété de composantes et ses réaménagements routiers, sont peut-être l'exemple le plus frappant de la transformation progressive d'une destination en milieu de vie.

La planification urbaine devra veiller à accélérer cette transformation ailleurs au centre-ville en favorisant la mixité des fonctions, l'interconnexion des quartiers et le désenclavement des secteurs, notamment pour faciliter les déplacements actifs.

Constat 6 : de grands îlots et vastes stationnements

Conséquence des deux précédents constats, la forme urbaine du centre-ville reflète la dominance des grands boulevards et la prépondérance de la voiture. On y retrouve ainsi souvent de très grands îlots (c'est-à-dire de grands terrains qui ne sont pas découpés par des rues) et, surtout, des aires de stationnement qui occupent ensemble une proportion approximative de 25 % de la superficie du centre-ville.

Cette situation est particulièrement problématique, considérant la sous-utilisation de ces espaces et les impacts importants que le stationnement de surface engendre sur le territoire : hausse des températures en été (îlots de chaleur), accumulation de neige l'hiver, coûts et complexité de la gestion des eaux de pluie, etc. Cette forme d'occupation du territoire constitue également un faible incitatif à la mobilité active, surtout quand lesdits stationnements sont situés en front de boulevard.

La planification devra inciter au redéveloppement de ces grandes étendues de stationnement pour consolider le tissu urbain, notamment en réduisant les ratios exigés, en favorisant la mutualisation des cases ou en exigeant la construction d'aires de stationnement étagées ou souterraines.

L'accessibilité des grands îlots par les transports collectifs et actifs devra quant à elle être améliorée, notamment en profitant des opportunités de redéveloppement ou de requalification de ces sites pour y aménager des rues ou d'autres types de liens publics, d'allées et de ruelles d'accès public.



Boulevard Le Corbusier, Laval

Partie 2

Vision d'aménagement



La vision d’aménagement comprend l’énoncé de vision, le concept d’aménagement et les orientations pour le centre-ville.

L’énoncé de vision d’un programme particulier d’urbanisme (PPU) est une description à grande échelle qui permet de projeter le territoire dans l’avenir et d’évoquer ce que pourrait être, à terme, le centre-ville de demain. Le concept d’aménagement présente une exploration de cette vision en précisant les grandes lignes de force du territoire tel qu’il est et tel qu’il sera. Les orientations, quant à elles, ancrent la vision et les concepts dans la réalité du territoire en ciblant les objectifs et en proposant des moyens pour les atteindre, illustrés notamment par des balises d’aménagement générales qui guideront l’élaboration des interventions et projets au centre-ville.

La vision d’aménagement présente la feuille de route qui guidera le déploiement et l’aménagement des espaces verts et publics et de la trame viaire, les interventions en matière de mobilité, ainsi que les priorités en développement économique, urbain, social et culturel. Celle-ci permettra de canaliser les forces de toutes les parties prenantes du centre-ville vers la concrétisation d’une conception partagée du territoire, tant dans sa forme que dans ses fonctions et son identité. L’aboutissement de cette transformation, bien que ponctuée d’actions planifiées en mois et en années, verra son succès mesuré en décennies.

Partie 2 – Vision d’aménagement

2.1 Énoncé de vision

2.2 Concept d’aménagement

- Nature, urbanité, intensité
- Des milieux de vie interconnectés
- Des espaces publics emblématiques

2.3 Orientations

- Orientation 1 : Un réseau de milieux naturels, de parcs et de places publiques
- Orientation 2 : Une forme urbaine renouvelée pour une mobilité durable
- Orientation 3 : Une typologie de rues diversifiée et inclusive
- Orientation 4 : Un redéveloppement exemplaire et adapté au contexte
- Orientation 5 : Une mosaïque de quartiers animés, habités et distinctifs



2.1 Énoncé de vision

Réflexion, évolution, innovation : l'affirmation d'un centre-ville

En 2040, le centre-ville lavallois sera une entité reconnue et célébrée. Plus que jamais urbain de nature, le territoire se caractérisera par un vaste réseau d'espaces verts et publics interconnectés qui aura orienté sa transformation. Des aménagements saisonniers dynamiseront toute l'année le grand réseau végétalisé, incarné notamment par un parc métropolitain dans le spectaculaire paysage humanisé de l'ancienne carrière Lagacé. Les secteurs est et ouest, séparés depuis des décennies par la barrière de l'autoroute 15, auront été renouées par l'arrivée d'un vaste parc linéaire dont les aménagements naturels, architecturaux et artistiques viendront solliciter les cinq sens de tous ceux qui viendront y socialiser. Des boulevards réaménagés et bordés d'arbres, de nouvelles rues et un chapelet d'espaces publics offriront aux personnes de tous âges des parcours urbains confortables, accessibles, animés et surprenants à l'intérieur desquels il fera bon déambuler, se divertir et se ressourcer. Des transports collectifs efficaces permettront aux travailleurs de rejoindre facilement les nouveaux pôles d'emploi à haute valeur ajoutée. Des trottoirs larges, des pistes cyclables sécuritaires et un réseau étendu de passages piétonniers permettront aux résidents, travailleurs, étudiants et touristes d'accéder aisément à tout ce que le territoire aura à offrir. Le centre-ville sera finalement devenu un tout cohérent, mais il aura conservé sa grande diversité d'ambiances et d'activités : une mosaïque de quartiers architecturalement distinctifs, intégrant des équipements publics et des commerces de proximité, offriront ainsi aux familles des milieux de vie épanouissants et abordables, bâtis à leur image et grâce à leur contribution.

En 2040, le centre-ville aura entamé une métamorphose remarquable et continuera d'évoluer au rythme des aspirations et de la participation des Lavallois(es).

2.2 Concept d'aménagement

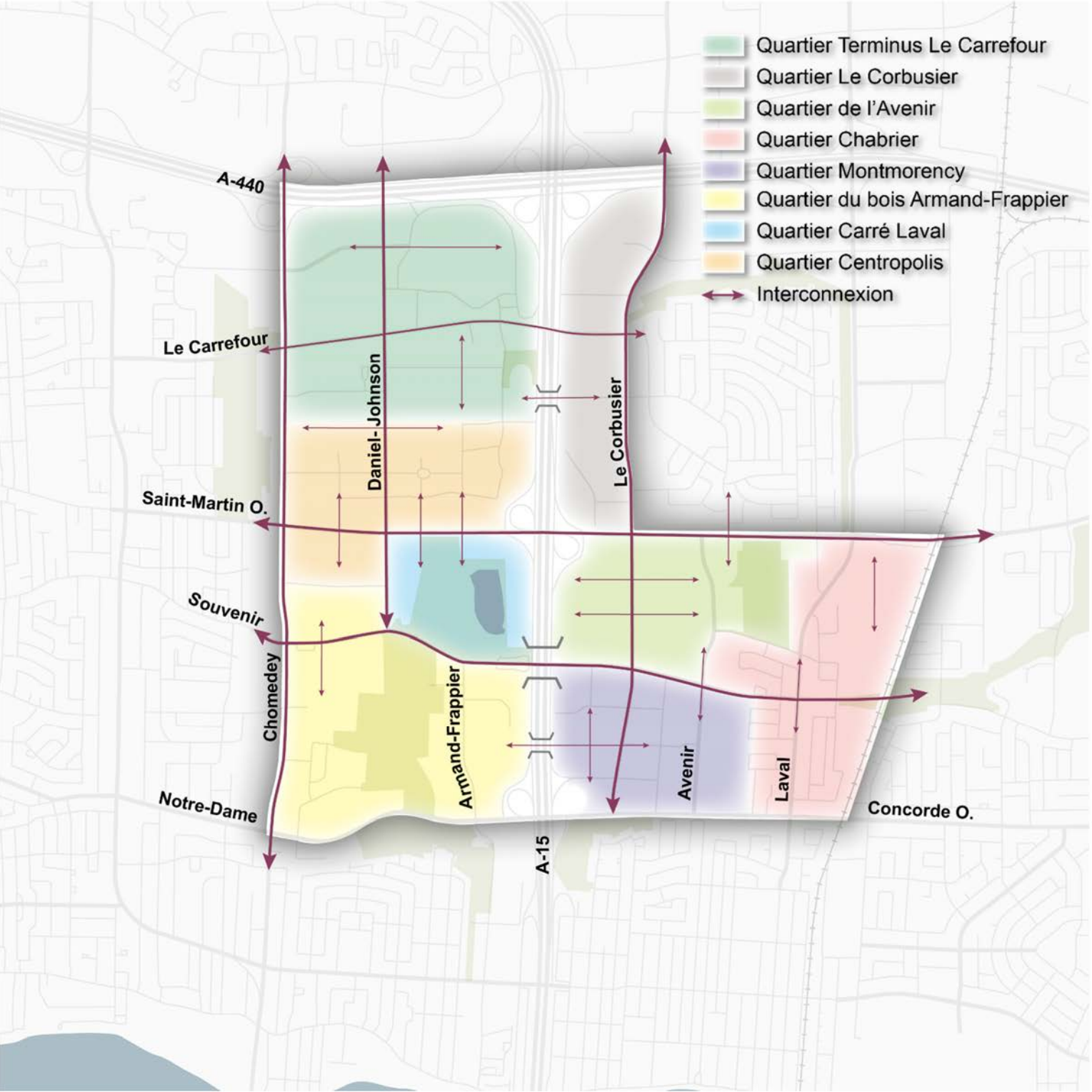
Nature, urbanité et intensité

La première proposition conceptuelle pour le nouveau centre-ville s'appuie sur un accroissement important de la végétalisation. Le territoire étant essentiellement urbanisé, cette intention se manifestera surtout par la renaturation d'espaces minéralisés en adéquation avec l'intensification urbaine des secteurs non résidentiels déjà construits. Le concept de nature, urbanité et intensité propose ainsi d'augmenter significativement la proportion de parcs et de milieux naturels dans le centre-ville sans pour autant affecter le grand potentiel de croissance de celui-ci grâce à un redéveloppement de quartiers plus mixtes, plus denses, plus compacts et plus efficaces qui optimisera l'utilisation du sol.

Par l'établissement d'un réseau comprenant des espaces naturels, des parcs, des rues et des places publiques végétalisées, le territoire renforcera sa canopée, diminuera ses îlots de chaleur et offrira aux résidents actuels et futurs un environnement urbain de nature. Cette mise en réseau permettra également de révéler et de valoriser des composantes historiques et identitaires du territoire telles que le bois Armand-Frappier, l'ancienne carrière Lagacé ou le chemin du Trait-Carré, et de renforcer leur interconnexion. En plus de créer un parcours de pièces paysagères récréatives et biodiversifiées, aménagées de manière à favoriser la socialisation, la détente, l'activité physique et la contemplation, ce réseau constituera une infrastructure verte qui offrira des bénéfices écologiques, sociaux et économiques aux milieux de vie qui viendront s'y arrimer.



Plan 2.2a – Nature, urbanité et intensité

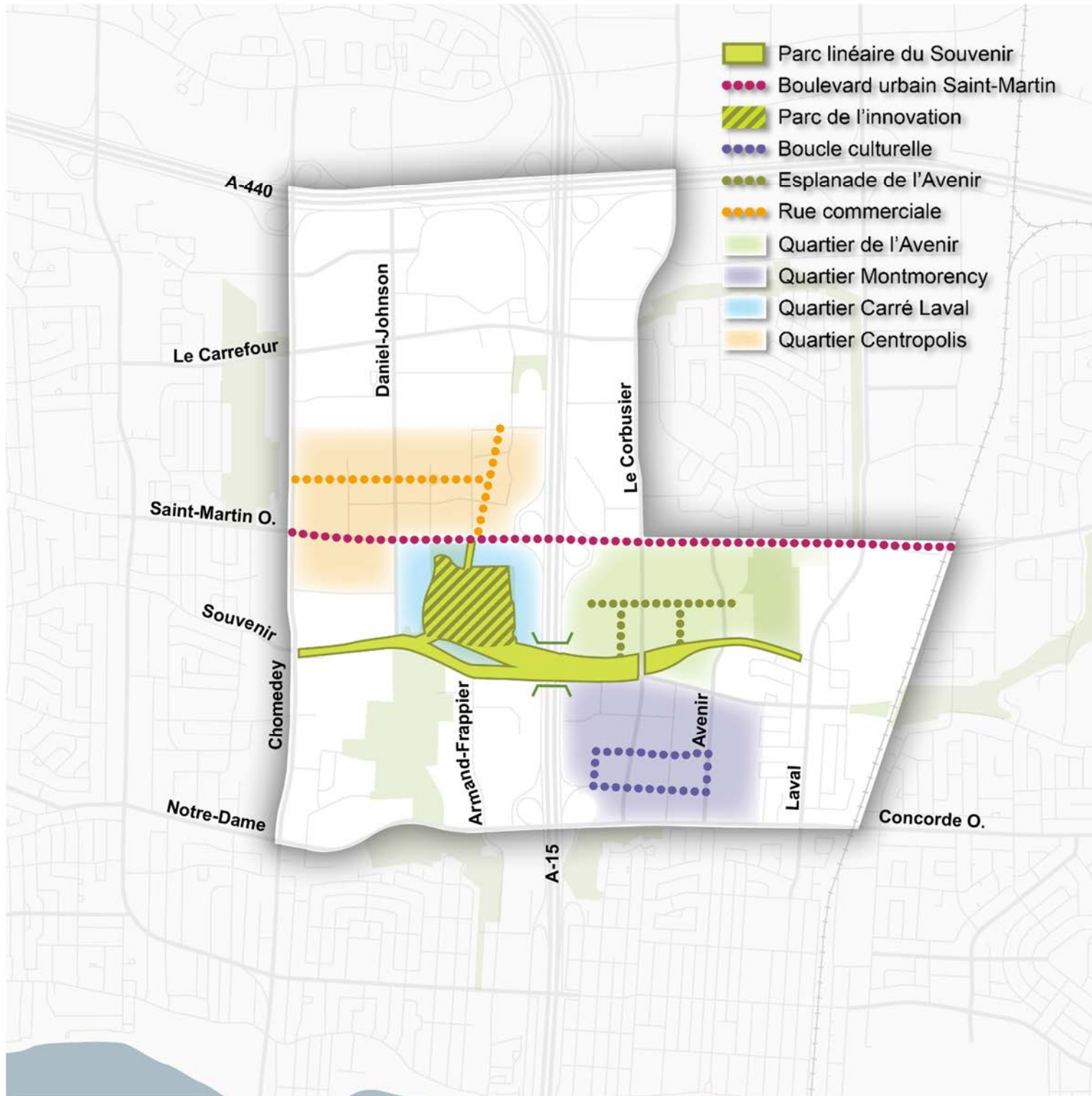


Plan 2.2b – Milieux de vie interconnectés

Des milieux de vie interconnectés

La deuxième proposition conceptuelle du nouveau centre-ville mise sur le déploiement de milieux de vie complets et interconnectés en reliant les quartiers, les pôles d'activités, les parcs, les espaces publics et les nœuds de transport en commun entre eux et avec le reste du territoire. Ces liens passeront par la création d'un nouveau réseau d'artères, de rues, de voies partagées qui assureront une mobilité efficace et flexible pour tous les modes de transport. L'aménagement de passerelles permettra ainsi d'enjamber l'autoroute 15, tandis qu'un réseau dense de liens actifs permettra aux résidents, travailleurs et touristes de passer aisément et agréablement d'un secteur à l'autre. Au-delà d'une simple réponse aux impératifs de mobilité, ce réseau viaire sera également envisagé comme le déploiement d'un second ensemble d'espaces publics largement végétalisés qui, en offrant des aménagements et une signalétique adéquate, favoriseront la promenade, les rencontres et la fréquentation des commerces, des institutions et des services offerts dans tout le grand centre-ville.

L'interconnexion des milieux de vie sous-entend que le centre-ville, avec sa superficie de plus de 8 kilomètres carrés, sera imaginé non pas comme un grand territoire homogène, mais plutôt comme une mosaïque de quartiers uniques, chacun doté de son ambiance, de ses vocations et de son identité propre. Cette différenciation des parties du centre-ville se basera notamment sur l'architecture, le design et la vocation des espaces publics et des rues, ainsi que sur les types d'activités déjà présents dans chaque secteur.



Plan 2.2c – Espaces publics emblématiques

Des espaces publics emblématiques

Dans les secteurs de forte transformation ou de requalification urbaine, de nouvelles ambiances et formes urbaines devront émerger afin de favoriser l'appropriation des milieux de vie par les résidents actuels et futurs. Pour ces secteurs, la conception et la réalisation d'espaces publics emblématiques, porteurs d'une identité forte qui rayonnera jusque dans les redéveloppements urbains mixtes qui viendront s'y greffer, permettront de dessiner naturellement les contours de nouveaux milieux de vie complets et à échelle humaine.

La troisième et dernière proposition conceptuelle est ainsi basée sur six projets structurants qui soutiendront la transformation de ce territoire. Le parc linéaire du Souvenir constitue le geste le plus symbolique du renouveau et de l'unification du centre-ville en reliant les composantes paysagères d'intérêt et une proportion importante des milieux de vie existants et à venir. Il se conjugue au grand parc de l'innovation et au réaménagement de Saint-Martin en boulevard urbain végétalisé afin de constituer le trio de projets phares qui, par leur envergure et leur rayonnement métropolitain, serviront d'assise au concept du nouveau centre-ville. À ces grands projets viendront se greffer la boucle culturelle, l'esplanade de l'Avenir et la rue commerciale, soit trois projets d'espaces publics qui, à l'échelle des quartiers dont ils formeront l'ancrage, viendront donner une identité et une ambiance propres aux différentes parties de la mosaïque urbaine et naturelle du grand centre-ville.

2.3 Orientations

Orientation 1 : Un réseau de milieux naturels, de parcs et de places publiques

La volonté d'accorder une place plus importante au paysage sous tous ses aspects, et plus particulièrement à ses composantes naturelles existantes ou à venir, constituera le principal pilier de la redéfinition du centre-ville. L'intention centrale de cette orientation est d'offrir aux Lavallois(es) un réseau étendu de milieux naturels, de parcs et de places publiques végétalisées. Ce réseau deviendra l'armature de ce territoire en orientant sa transformation et en reliant les différents milieux de vie et d'emploi qui le composeront. Le déploiement de ce réseau sous-tend également la prise en compte des quartiers, des milieux naturels et des berges périphériques au centre-ville.

L'aménagement de nouveaux parcs, la préservation des espaces boisés existants et la consolidation de la Trame verte et bleue constitueront les fondements de la nouvelle identité du centre-ville, laquelle passera par le déploiement d'un réseau étendu et accessible d'espaces de rencontre, d'agrément, de récréation et de découverte. Cette signature sera ancrée dans la vision *Laval 2035 : Urbaine de nature* et se déclinera en deux approches.

La première sera d'augmenter significativement la proportion d'espaces végétalisés selon une distribution respectant les besoins des résidents actuels et futurs, en tenant compte de l'intensification de l'utilisation du sol et de la densification résidentielle visées, afin de transformer le territoire d'une destination économique régionale à un ensemble de milieux de vie et d'emploi complets.

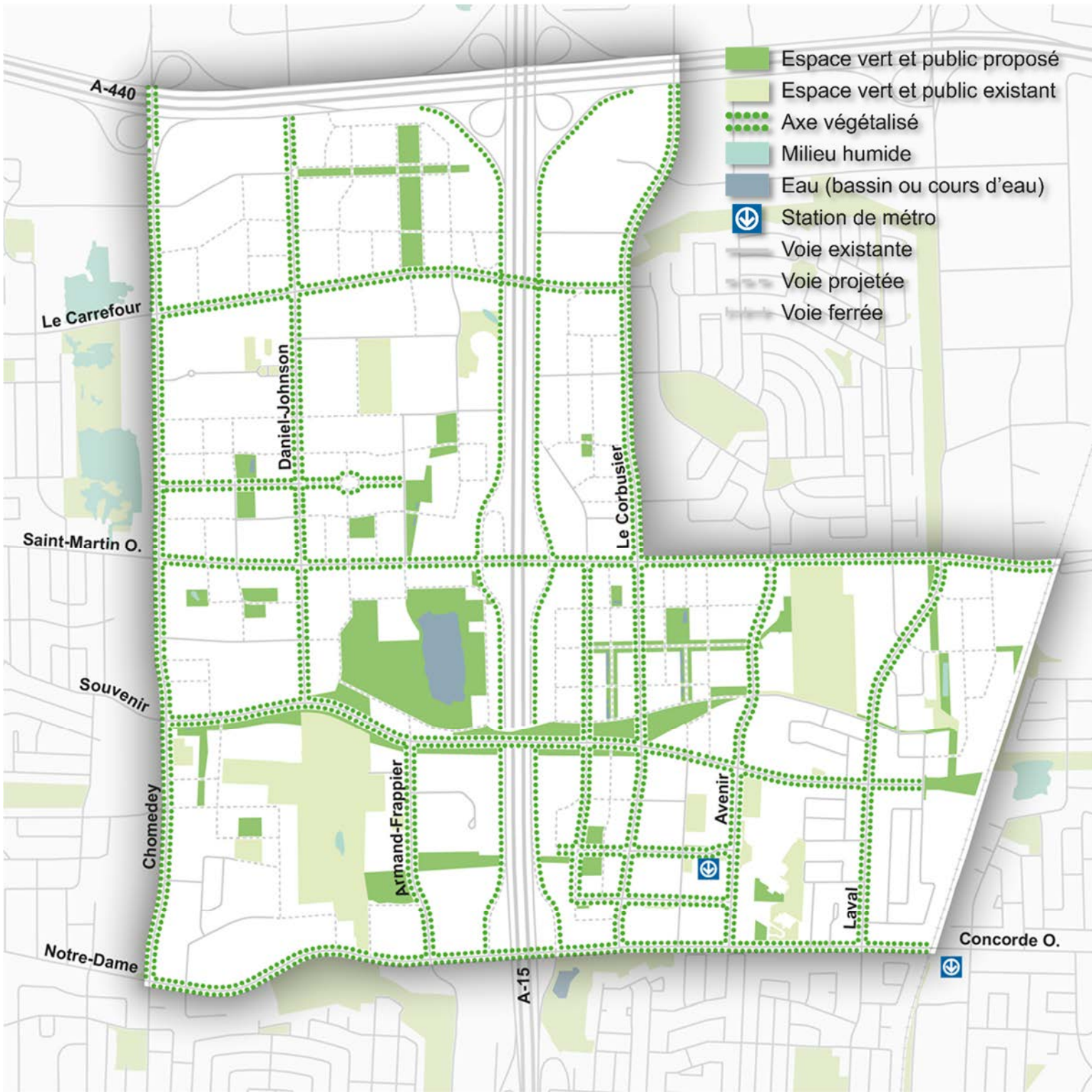
La seconde approche sera de ponctuer ce réseau par certains gestes à forte valeur identitaire afin de l'ancrer et le faire rayonner à l'échelle des quartiers en devenir ou, dans certains cas, de la ville entière. Les 6 projets structurants décrits à la partie 3 constituent ces interventions les plus marquantes, mais des aménagements plus modestes pourront être envisagés dans différents secteurs du centre-ville afin d'amplifier le sentiment d'appartenance des résidents et des visiteurs et d'assurer une diversité d'ambiances.

Le plan 2.3a présente les espaces verts et publics existants et proposés. Afin de faciliter la lecture, le plan regroupe les parcs, les milieux naturels et les places publiques dans cette seule catégorie d'espaces verts et publics proposés et existants ; le type et les aménagements de chacun de ces espaces seront déterminés au fur et à mesure de leur planification et de leur réalisation.

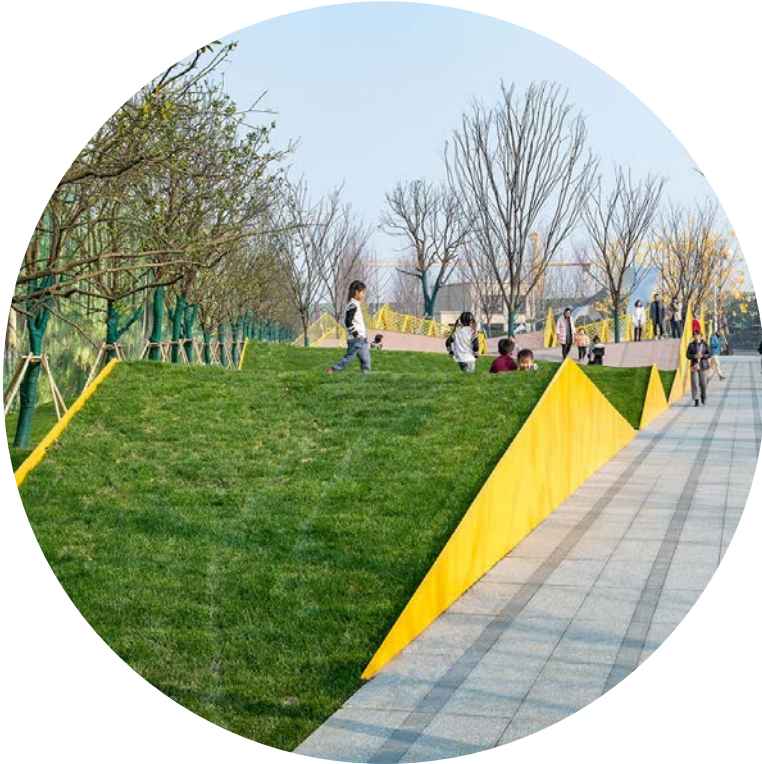
Les espaces *existants*, en vert pâle, englobent les friches, les bois, les terrains de jeux, les parcs, les parcs-écoles et les places publiques, peu importe qu'ils soient de propriété publique ou privée. Les espaces de propriété publique seront maintenus et pourront faire l'objet de réaménagements ou, dans certains cas, d'installation d'équipements publics ou institutionnels en complémentarité avec leurs vocations récréatives et paysagères. Bien que les espaces privés d'accès public (comme les parvis ou les parcs d'entreprise, par exemple) puissent évoluer en fonction des besoins et intentions des propriétaires, le PPU favorisera leur maintien afin qu'ils continuent de participer à l'offre globale en lieux de socialisation, de récréation et de biodiversité au centre-ville.

Les espaces *proposés*, en vert foncé, illustrent les milieux naturels, les parcs et les places publiques que la Ville souhaite ajouter aux espaces existants afin de consolider l'ensemble en un réseau paysager multifonctionnel. Bien que la distribution et la superficie de ces sites aient fait l'objet d'une réflexion dans le cadre de cet exercice de planification, le plan des espaces proposés reste à caractère indicatif. Cette première proposition pourrait donc évoluer selon plusieurs facteurs, y compris notamment les conditions du marché immobilier, les résultats des analyses de faisabilité technique et financière à venir et, plus simplement, les occasions d'acquisition ou d'aménagement qui se présenteront à la Ville.

Bien que le centre-ville constitue un cas unique sur le territoire lavallois en raison de sa localisation, l'envergure de ses projets et son potentiel de redéveloppement, les objectifs qui sous-tendent cette première orientation s'inscrivent également dans le projet de Trame verte et bleue lavalloise, qui comprend notamment le Plan directeur des parcs et des espaces publics, le Plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels et le Plan de foresterie urbaine.



Plan 2.3a – Espaces verts et publics existants et proposés (à titre indicatif)



Changzhou (© Qingshan Wu)



Sydney (© Simon Wood)



Los Angeles (© RIOS)



Almere (© ECHO)

Objectif 1.1 : Augmenter l'offre en espaces verts et publics

Compte tenu des constats de minéralisation du sol, d'îlots de chaleur et de lacunes en espaces publics au centre-ville, le premier objectif est d'augmenter la proportion brute de la superficie du secteur qui est couverte par des milieux naturels, des parcs et des places publiques végétalisées. Cette augmentation de l'offre en espaces publics de tous types tiendra compte du potentiel de développement et de redéveloppement des secteurs du centre-ville afin d'assurer une redistribution équitable et fonctionnelle sur le territoire en fonction des identités de quartier et des besoins récréatifs, paysagers, écosystémiques, microclimatiques et de gestion des eaux.

Le déploiement des nouveaux espaces verts et publics sera progressif. Il s'effectuera parfois sous l'impulsion municipale afin de répondre à des besoins récréatifs, utilitaires ou de conservation naturelle pressants. Dans d'autres cas, il se fera dans la foulée de l'émergence de projets immobiliers qui, en intensifiant l'occupation du sol, entraîneront la nécessité de contrebalancer celle-ci par la réalisation de nouveaux espaces publics végétalisés.

La Ville utilisera quatre principaux outils pour augmenter la proportion d'espaces verts et publics au centre-ville :

- L'application des contributions aux fins de parcs lors du développement ou du redéveloppement immobilier.
- L'acquisition de terrains propices à la restauration écologique ou l'aménagement de parcs et places publiques, ou la signature d'ententes avec des partenaires institutionnels pour l'aménagement ou le maintien de tels espaces.
- L'intégration de normes de plantation dans les règlements d'urbanisme afin de créer des espaces végétalisés privés, mais d'accès public.
- La réalisation d'interventions municipales sur le domaine public telles que la plantation le long des axes routiers et l'aménagement récréatif et écologique des bois ou friches existants.

De manière complémentaire, les friches végétalisées et les milieux naturels, comme le bois Armand-Frappier, le site boisé du Trait-Carré ou les emprises d'Hydro-Québec, seront également valorisés en tenant compte de leurs caractéristiques afin de renforcer l'offre en espaces verts par des aménagements respectueux de leur vocation et de leur intégrité.

Balises d'aménagement

- Préservation et augmentation des arbres et de la canopée.
- Arrimage et mise à contribution des parvis des institutions à l'offre et à la structure des espaces publics.
- Implantation et aménagement d'espaces verts structurants et de qualité, adaptés à l'identité et aux besoins de chaque secteur du centre-ville.
- Minimisation des surfaces minérales.
- Préservation et intégration des milieux naturels, des espaces verts et des friches (par exemple, les corridors d'Hydro-Québec) aux parcs et aux places proposés.
- Répartition équitable des espaces publics par l'insertion de parcs locaux, de places ou placettes publiques dans chacun des secteurs du centre-ville.

Objectif 1.2 : Mettre en réseau les espaces verts et publics

Si la superficie et la distribution des espaces verts et publics permettront de répondre aux besoins récréatifs et sociaux, c’est leur mise en réseau qui procurera deux avantages essentiels supplémentaires. Le premier sera de donner accès aux citoyens de n’importe quel quartier du centre-ville, par des tracés conviviaux et sécuritaires, à l’ensemble de l’offre en espaces publics du territoire. Cette dimension est importante dans le contexte où certains de ces sites auront une vocation particulière ou une portée plus grande que les parcs de quartier situés à proximité du lieu de travail ou de résidence, et répondront donc à des besoins différents. Un deuxième avantage sera d’augmenter la biodiversité en constituant, lorsque possible, des corridors écologiques reliant les bois ou les milieux humides du centre-ville. Cette approche permettra de désenclaver les milieux naturels dont la superficie individuelle est insuffisante pour permettre à une faune et une flore diversifiée de prospérer.

La mise en réseau des espaces publics s’effectuera principalement par le maillage de liens actifs plantés qui se grefferont à certaines artères qui, au gré des occasions générées par leur entretien, par la réfection des infrastructures ou par leur réaménagement, seront progressivement végétalisées. Le PPU et les règlements d’urbanisme viseront également à optimiser les liens entre les espaces végétalisés privés dont l’accès est public ou commun et le reste de la trame publique, maximisant ainsi le potentiel de déploiement au centre-ville de la Trame verte et bleue lavalloise.

Balises d’aménagement

- a. Mise en réseau des espaces végétalisés existants et projetés.
- b. Arrimage du réseau d’espaces verts et publics à la trame viaire.
- c. Maillage entre les espaces publics et les espaces extérieurs privés.
- d. Prise en compte de la configuration du secteur dans la localisation des espaces verts et publics.
- e. Marquage et mise en valeur des liens actifs entre les quartiers et les milieux naturels ou boisés.
- f. Intégration des principes d’accessibilité universelle dans les espaces verts et publics.



Göteborg (© 02LANDSKAP)

Objectif 1.3 : Aménager des espaces multifonctionnels et résilients

La diversité démographique et socio-économique recherchée pour le redéveloppement du centre-ville nécessitera une réponse appropriée dans le design et la vocation des espaces verts et des places publiques. Ceux-ci devront donc être conçus de manière à être utilisés par tous, et ce, tout au long de l'année. Ils devront offrir des aménagements variés facilitant leur appropriation par les résidents, les travailleurs et les étudiants et assurer la flexibilité dans leur utilisation, que ce soit pour le jeu, la contemplation, la socialisation ou la promenade. Certains espaces publics auront un important rôle identitaire à jouer pour un quartier ou le centre-ville entier ; des aménagements et du mobilier reflétant une image cohérente, distinctive et de grande qualité devront alors être intégrés. L'utilisation d'installations temporaires ou la réalisation de projets transitoires pourront être privilégiées afin d'assurer le dialogue avec les résidents et les travailleurs et proposer des espaces qui reflètent leurs besoins et l'esprit des lieux.

Les choix dans le design et l'aménagement de ces espaces verts et publics viseront également à renforcer la biodiversité urbaine du centre-ville, notamment en privilégiant la diversité des plantes, la plantation des différentes strates végétales (arbres, arbustes et herbacés) et en mettant l'accent sur les espèces indigènes. Conçu comme une infrastructure verte, le réseau offrira des services écologiques tels que la rétention des eaux de pluie, le filtrage des polluants aériens et la réduction des îlots de chaleur et des corridors de vent. En combinant les aspects récréatifs, esthétiques et utilitaires, ces espaces verts et publics multifonctionnels permettront d'améliorer la résilience du territoire aux changements climatiques, de mieux absorber les impacts du développement immobilier et de diminuer la pression sur les infrastructures grises, en particulier les égouts pluviaux.

Balises d'aménagement

- a. Prise en compte de l'identité des quartiers dans l'aménagement du domaine public.
- b. Conception d'espaces publics quatre saisons, adaptés aux microclimats (dimensions, encadrement, ensoleillement, vents dominants, etc.).
- c. Préservation des arbres dans les aménagements.
- d. Intégration d'art public et de mobilier urbain signature.
- e. Prise en compte des différents usagers et besoins ultérieurs, incluant les aménagements temporaires ou saisonniers, les équipements techniques et l'entretien.
- f. Minimisation des surfaces minérales.
- g. Intégration de mesures de biorétention combinant les fonctions techniques, paysagères et récréatives.
- h. Arrimage et mise à contribution des parvis des institutions à l'offre et à la structure des espaces publics.



Stockholm (© Oskar Segerstrom)



Portland (© Dreiseitl)



Chelsea



Auckland (© SurfaceDesign)

Objectif 1.4 : Améliorer les paysages autoroutiers

Le centre-ville est traversé et bordé par les autoroutes A-15 et A-440, deux tronçons à fort débit. Ces infrastructures représentent d'importants défis urbanistiques, notamment en limitant la cohésion et la connectivité tant entre le centre-ville et les quartiers limitrophes, qu'entre les différents secteurs du centre-ville lui-même. Néanmoins, la présence de ces axes offre, en plus d'un accès rapide au territoire, une vitrine de choix qui mérite d'être valorisée.

Par conséquent, les intentions pour améliorer les paysages autoroutiers visent à conférer une signature particulière à ces corridors dans le périmètre du centre-ville par l'amélioration des aménagements aux abords des emprises, ainsi que le long des voies de services. Ces interventions se traduiront notamment par la végétalisation des interfaces de ces axes et le traitement artistique des structures (viaducs, traverses piétonnes, etc.) qui les enjambent. Ces aménagements devront être intégrés dans la planification des projets d'infrastructures de grande envergure dans les emprises autoroutières, ce qui nécessitera une étroite collaboration entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Ville de Laval.

Balises d'aménagement

- a. Prise en compte des occasions paysagères dans les choix de localisation des liens actifs traversant l'A-15.
- b. Traitements structuraux et artistiques distinctifs des passages traversant les autoroutes 15 et 440 (tous modes).
- c. Mise en lumière des éléments repères et des abords autoroutiers.
- d. Traitements paysagers dans les espaces libres des abords autoroutiers.
- e. Mise en valeur des points de vue sur le paysage urbain depuis les abords autoroutiers, notamment au regard de l'aménagement d'une plateforme végétalisée au-dessus de l'A-15.

Orientation 2 : Une forme urbaine renouvelée pour une mobilité durable

Nouvelle trame de rues

Avec ses vastes terrains et ses grandes artères, la configuration urbaine du centre-ville n’offre pas les ingrédients susceptibles d’encourager la marche, le vélo et les transports collectifs. Elle rend même parfois les déplacements automobiles complexes, puisque le réseau routier minimaliste diminue les options de trajets pour tous les moyens de transport. En plus des enjeux de mobilité qui s’accroîtront avec l’intensification urbaine, ces caractéristiques génèrent une forme urbaine qui tend à limiter, par son manque d’agrément et d’efficacité, la densité de piétons ou de cyclistes sur les voies publiques. Ceci a pour effet de réduire les contacts humains, de diminuer l’appropriation et l’animation des quartiers, d’amoindrir l’attrait du centre-ville pour les familles et d’affecter le dynamisme économique et commercial de tout ce territoire. Ce réseau de rues incomplet ralentit également la croissance immobilière du centre-ville en limitant les possibilités et les capacités de branchement aux infrastructures d’aqueduc et d’égout, lesquelles sont généralement situées sous les voies publiques.

Cette seconde orientation réévalue donc le nombre, l’emplacement, la configuration et les aménagements des rues afin de favoriser un meilleur maillage des milieux de vie actuels et futurs, et de transformer la forme urbaine du centre-ville pour la rendre plus compacte, efficace et agréable. Deux approches seront préconisées : augmenter la densité du réseau viaire et, en corollaire, réduire la taille des îlots, c’est-à-dire les terrains dépourvus de voies publiques.

Le déploiement de cette nouvelle trame de rues s’effectuera de concert avec celui du réseau d’espaces verts et publics. En effet, cette orientation est complémentaire avec la précédente, en abordant chacune l’un des deux réseaux d’espaces publics d’une ville, soit les parcs, les places et les milieux naturels, d’une part, et les boulevards, les rues et les passages piétons, d’autre part.

Transports actifs

Le centre-ville est appelé à devenir un ensemble de milieux de vie complets, c’est-à-dire combinant des fonctions résidentielles, institutionnelles, économiques (emplois et commerces) et récréatives. Cette évolution implique le déploiement d’un réseau d’infrastructures de mobilité active répondant autant à des besoins utilitaires, comme les déplacements domicile-travail ou l’accès aux commerces et services, qu’à des besoins récréatifs, comme la promenade ou le tourisme. La place des infrastructures de mobilité active sera considérée d’office lors de l’aménagement d’une voie publique ; la marche et le vélo constitueront des options agréables, sécuritaires et efficaces pour chacun, peu importe le point de départ ou d’arrivée de l’usager au centre-ville.

Cette desserte en infrastructures de mobilité active couvrira tous les modes actifs, de la marche au vélo en passant par la planche à roulettes. Une réflexion devra être faite quant à la place consacrée aux modes émergents, tels que les trottinettes, les vélos électriques ou les planches gyroscopiques, afin d’assurer le confort et la sécurité de tous.

Transports collectifs

Pour constituer une vraie option de rechange à l’automobile et contribuer significativement à la diminution des gaz à effet de serre (GES), le transport en commun devra être aussi – voire plus – efficace, confortable et flexible que la voiture. Grâce au déploiement de cette nouvelle trame de rues, le réseau de transports collectifs pourra être amélioré par l’arrivée progressive d’une offre diversifiée comprenant autant des modes dits « lourds » très structurants comme le train ou le métro, aux plus légers comme l’autobus – en sélectionnant les modes selon le contexte et l’évolution des besoins.



Laval

**Objectif 2.1 : Déployer une nouvelle trame de rues
arrimée au réseau viaire existant**

Assurer une meilleure mobilité et accessibilité au centre-ville pour tous les modes de transport nécessitera d’augmenter significativement la proportion des rues publiques desservant le territoire, afin de multiplier les options permettant d’accéder à une destination.

La consolidation du réseau de rues s’effectuera autant que possible en suivant une structure orthogonale, c’est-à-dire en privilégiant des tracés rectilignes et des carrefours en croix (une intersection où deux rues se croisent à angle droit). Cette forme de grille, très efficace pour tous les modes de transport, tiendra compte du contexte afin de s’insérer le plus aisément possible dans ce territoire déjà construit.

Les axes proposés au plan 2.3b répondent à plusieurs principes, tels que la réutilisation des allées d’accès au sein des grands lots, la diminution de la taille des îlots afin de limiter la distance entre les intersections, la préservation des arbres et l’arrimage aux feux de circulation et aux futures stations de BHNS. Le tracé des nouvelles rues respecte également la délimitation des espaces verts et publics existants ou proposés, comme le contour non rectiligne du parc linéaire du Souvenir.

Ce nouveau réseau permettra également de mieux relier le centre-ville aux quartiers limitrophes et au reste du territoire lavallois, en particulier dans l’axe est-ouest.

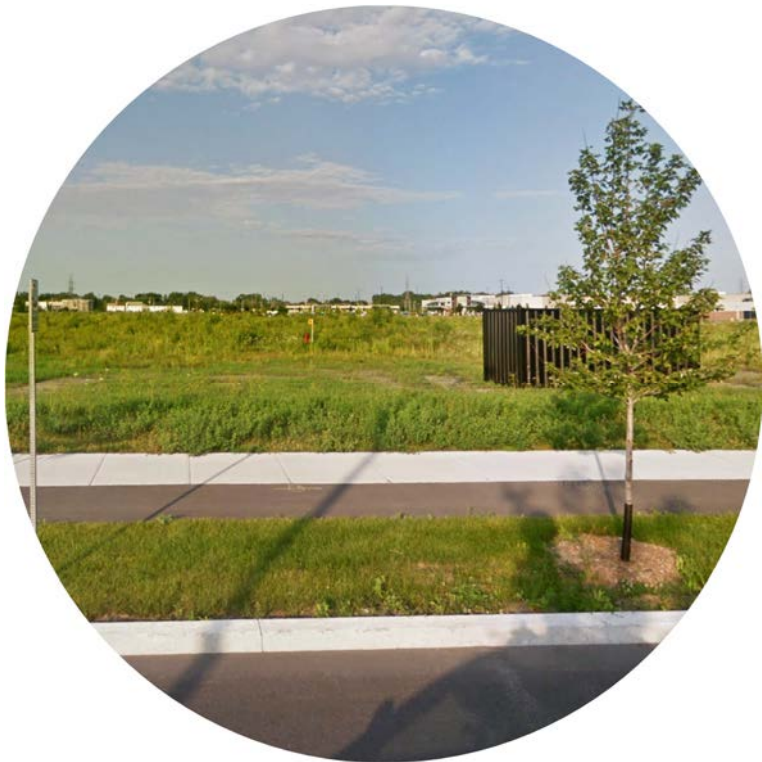
Le plan 2.3b montre les voies proposées, dont la réalisation se fera au rythme du redéveloppement urbain des prochaines décennies. Les voies existantes, en gris, pourront également faire l’objet de réaménagements, notamment à la faveur de travaux d’entretien, afin d’améliorer leur qualité paysagère ou renforcer la place octroyée aux modes de mobilité collectifs ou actifs. Lorsque les voies proposées sont des reconfigurations d’axes existants, comme dans le cas des bretelles d’accès autoroutières, les tracés existants ne sont pas présentés sur le plan afin d’en faciliter la lecture. Le plan offre une représentation conceptuelle des voies proposées ; celles-ci seront réalisées progressivement, mais leur tracé, leur emprise et leur gabarit (configuration des aménagements) qui sont présentés dans l’orientation 3, seront détaillés au besoin par des études ultérieures.

Balises d’aménagement

- a. Déploiement d’une nouvelle trame de rues perméable et idéalement orthogonale reliant les secteurs du centre-ville entre eux et avec les quartiers adjacents.
- b. Subdivision des grands terrains ou îlots afin d’améliorer la perméabilité.
- c. Redécoupage des îlots en privilégiant des dimensions d’au maximum 150 mètres entre les intersections.
- d. Augmentation du nombre d’intersections.



Plan 2.3b – Trame viaire existante et proposée (à titre indicatif)



Laval, 2017 (© Google)



Figure 2.3a – Trame viaire existante



Figure 2.3b – Trame viaire proposée



Laval, 2021 (© Google)

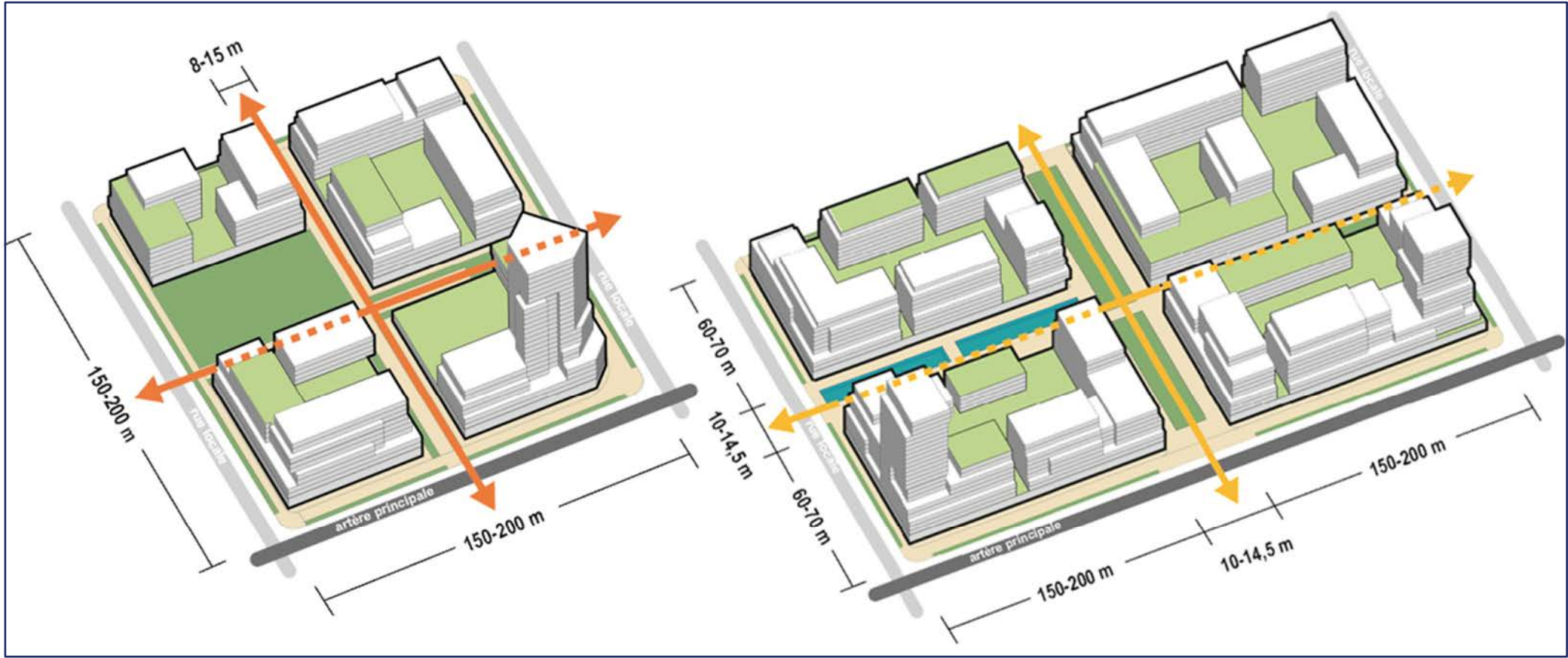


Figure 2.3c – Redécoupage des îlots selon deux dimensions types

Objectif 2.2 : Assurer l’efficacité et le confort des déplacements actifs

En assurant la continuité du réseau de trottoirs et de voies cyclables et partagées, le PPU permettra à tous d’atteindre à pied ou à vélo toute destination du centre-ville de manière agréable et sécuritaire. Le parachèvement de ce réseau misera à court terme sur la desserte des institutions d’enseignement et des principaux points d’accès au transport en commun, mais s’étendra progressivement à l’ensemble du territoire. La continuité du réseau actif visera également à relier les infrastructures de mobilité active au reste de l’île, en particulier par le biais des axes structurants, afin d’assurer l’efficience des trajets par des tracés directs.

Pour encourager le déploiement d’une mobilité active, inclusive et assistée sous toutes ses formes (vélo et marche, trottinette, planche à roulettes, fauteuil roulant, etc.), les aménagements seront réfléchis de manière à être sécuritaires, flexibles et confortables en tenant compte des technologies émergentes de mobilité assistée. Le choix du type et de l’intensité des interventions veillera à redonner la priorité à la mobilité active selon le contexte urbain, notamment en favorisant des voies dédiées le long des axes majeurs et des aménagements plus légers et flexibles sur les rues locales et apaisées. Enfin, le franchissement des grandes artères et des boulevards sera facilité par l’aménagement d’intersections sécuritaires et associées à des temps d’attente acceptables.

L’interconnexion des infrastructures de mobilité active avec les points d’accès au transport en commun est essentielle pour faciliter l’intermodalité, c’est-à-dire l’utilisation de plusieurs modes dans un même déplacement. Les voies cyclables et actives proposées seront donc arrimées au réseau de transports collectifs afin que la mobilité active puisse constituer une option viable pour une partie d’un long trajet. L’arrimage aux espaces verts et publics permettra quant à lui d’offrir aux usagers un environnement plus agréable pour leurs déplacements tout en participant à l’animation de ces lieux.

Le plan 2.3c présente les voies cyclables existantes et les voies cyclables ou actives proposées. L’aménagement et la vocation principale des voies actives proposées (piétonne, cyclable ou les deux) resteront à préciser lors des prochaines étapes de planification. Pour des raisons de clarté du plan, les trottoirs, généralement présents partout au centre-ville sur au moins un des côtés de la rue, ne sont pas représentés sur le plan.

Balises d’aménagement

- a. Bonification du réseau cyclable conformément au Plan directeur du réseau cyclable.
- b. Mise en réseau des milieux de vie et des espaces publics par les liens actifs.
- c. Application des principes d’accessibilité universelle.
- d. Aménagement de viaducs multimodaux, artistiques et identitaires.
- e. Implantation d’une signalisation claire des parcours cyclables et des attraits du centre-ville.
- f. Élaboration d’une signalétique identitaire pour certains secteurs et pôles attractifs (art public, aménagements paysagers, éclairage et mobilier, etc.).
- g. Intégration d’éclairage d’ambiance à échelle humaine.
- h. Intégration de liens actifs terrestres ou aériens traversant l’autoroute 15 afin d’améliorer la connectivité.



Plan 2.3c– Voies cyclables existantes et voies cyclables et actives proposées (à titre indicatif)

Objectif 2.3 : Consolider l'offre de transport collectif

La consolidation de l'offre en transport collectif passera en premier lieu par l'émergence de nouveaux tracés, en modes lourds, qui permettront de structurer l'urbanisation du centre-ville.

Les premières interventions en ce sens seront la réalisation de deux axes prioritaires de BHNS, soit la complétion du tracé du boulevard Le Corbusier jusqu'au terminus Montmorency, ainsi que l'aménagement d'un autre tracé sur les boulevards Notre-Dame et de la Concorde. Ces projets amélioreront significativement l'accessibilité des Lavallois(es) à leur centre-ville.

La troisième intervention présente le plus grand potentiel de transformation du territoire : l'implantation d'un mode de transport collectif structurant, tel qu'un tramway, le long du boulevard Saint-Martin. Le tramway constituera un levier d'urbanisation et de croissance économique de portée régionale en facilitant l'émergence ou la consolidation de quartiers dans les secteurs qui bordent le boulevard Saint-Martin à l'est et à l'ouest. Ce geste constitue l'un des projets structurants présentés à la partie 3.

Une quatrième intervention d'envergure est l'aménagement d'une voie réservée au transport collectif dans l'emprise de l'autoroute 15. Encore à l'étude par le MTQ, ce projet vise principalement à renforcer la desserte des travailleurs de la couronne nord vers Laval et Montréal. Il devra cependant s'intégrer à la planification urbaine du centre-ville, notamment en tenant compte des grands projets d'espaces publics tels que le parc linéaire du Souvenir, et en assurant des connexions avec le réseau de la Société de transport de Laval (STL) aux croisements de l'A-15 et des artères du secteur. Le tracé de ce projet devra en outre être prolongé jusqu'à Montréal afin de soulager l'affluence au terminus Montmorency et sur la ligne de métro orange.

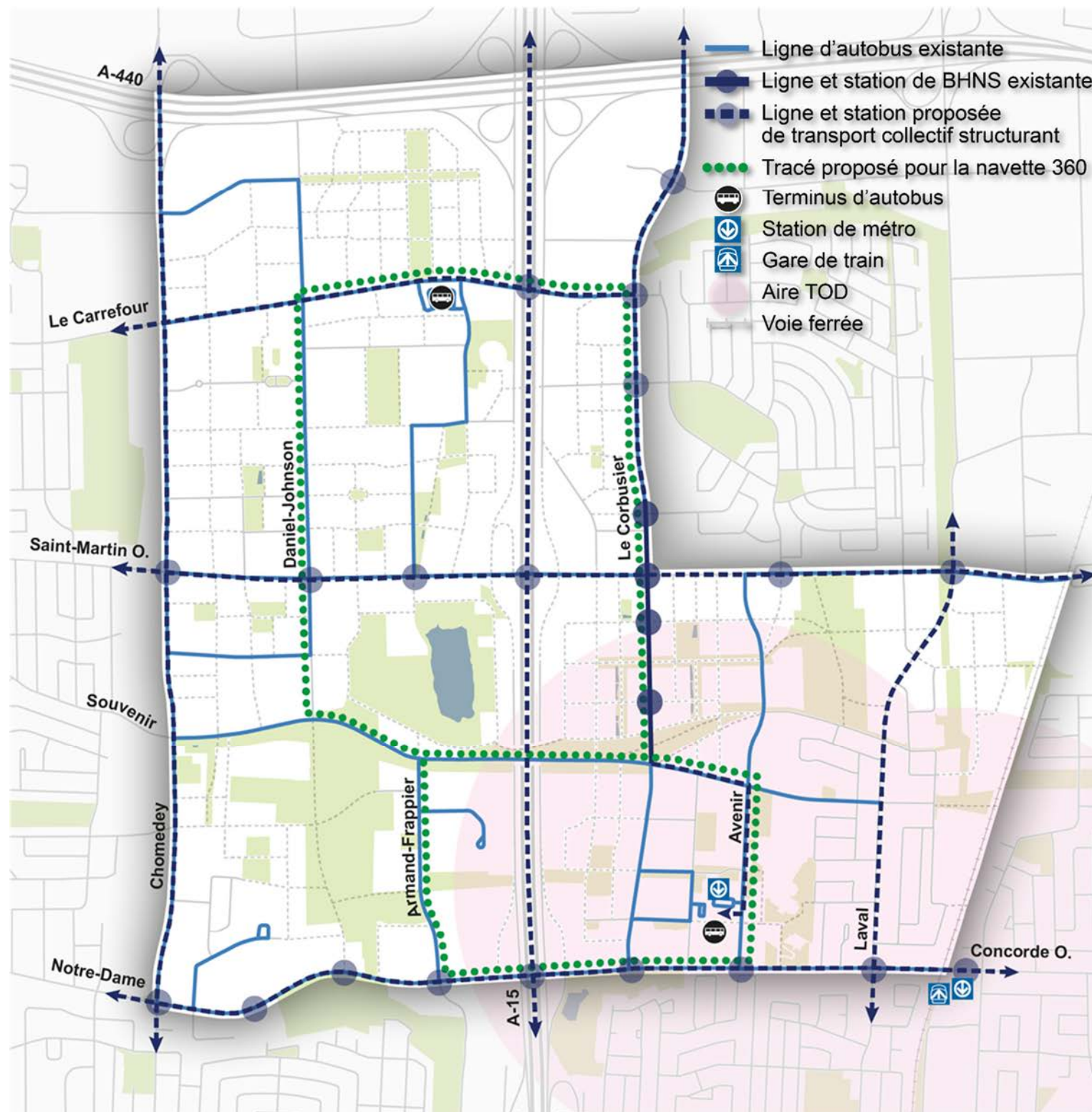
Le prolongement de cette même ligne de métro, de l'est à partir de la station Montmorency ou de l'ouest à partir de la station Côte-Vertu, permettrait également de mieux desservir le centre-ville en traversant l'autoroute 15 et en s'arrimant au transport en commun structurant sur le boulevard Saint-Martin. Bien qu'il soit prématuré de localiser des stations potentielles sur le plan 2.3d à ce stade, la réflexion sur ces options de prolongement devra être poursuivie en lien avec l'annonce récente du gouvernement à ce chapitre.

Pour que le transport collectif constitue un choix de prédilection pour les résidents et les visiteurs du centre-ville, les projets d'envergure (train, métro, BHNS ou tramway) devront être combinés à une offre locale efficace – essentiellement un renforcement des circuits d'autobus et de la navette 360. Si le réseau structurant est par définition très performant, le réseau local devra donc lui aussi être progressivement amélioré, au fil des occasions, de l'augmentation de la demande issue des projets de redéveloppement mixtes et des capacités budgétaires des différents acteurs du financement du transport collectif.

Le jumelage des grands tracés au réseau local d'autobus et de navettes fera du centre-ville une vaste aire TOD à l'intérieur de laquelle les usagers auront accès à une offre multimodale et flexible pour leurs déplacements, ce qui leur permettra d'avoir autant ou plus de liberté en transports actifs et collectifs qu'en automobile.

Balises d'aménagement

- Intégration d'un réseau de transport en commun reliant les milieux de vie.
- Déploiement d'infrastructures de transport collectif conviviales et adaptées au contexte urbain.
- Optimisation des voies de transport en commun (voies réservées en tout temps, en heures de pointe, etc.)
- Traitements paysagers distinctifs aux abords des points d'accès
- Optimisation des connexions entre les modes de transport.



Plan 2.3d- Réseaux de transports collectifs existant et proposé (à titre indicatif)

Orientation 3 : Une typologie de rues diversifiée et inclusive

Au-delà de la mobilité, les rues remplissent plusieurs rôles : leur largeur, leur configuration et leurs aménagements permettent de différencier les quartiers qu’elles traversent en leur donnant une identité et une ambiance unique et adaptée à leur contexte. Principale interface entre l’espace privé et l’espace public, le réseau de rues doit dialoguer avec le cadre bâti en tenant compte de l’intensité d’utilisation du sol, des usages, de l’architecture, du gabarit et de la période de construction des bâtiments. Ainsi, l’aménagement d’une nouvelle rue au sein d’un secteur à bâtir ou redévelopper, traité principalement par l’objectif 3.1, peut teinter les choix qui seront faits lors de la consolidation urbaine ultérieure afin de maintenir une continuité d’intention entre l’espace public et l’espace privé et favoriser les interactions entre les deux. Inversement, le réaménagement d’une voie, traité principalement par l’objectif 3.2, peut être l’occasion de transformer l’ambiance d’un quartier existant pour le bénéfice de ses habitants actuels et à venir.

Le plan 2.3e présente le tracé projeté des voies de circulation. Ce plan précise la hiérarchie des axes, qui déterminera l’application des gabarits de rue proposés à l’objectif 3.1. Afin de faciliter la lecture du plan, les voies existantes sont représentées en gris, sans hiérarchisation. Les gabarits de rue proposés à l’objectif 3.1 s’appliquent cependant autant aux travaux de réaménagement des axes existants que des voies projetées.

Comme pour le réseau d’espaces verts et publics, un effort particulier sera mis sur la multifonctionnalité des aménagements de rues afin de répondre à plusieurs besoins tout en garantissant une gestion économe de l’espace. Le déploiement de ce réseau offrira l’occasion de repenser l’aménagement des voies afin d’en faire des rues dites « complètes », c’est-à-dire avec une configuration permettant non seulement d’optimiser la mobilité, mais également de profiter au maximum du potentiel récréatif, économique, de végétalisation et de socialisation que présente l’emprise (la largeur totale) de la rue. La réalisation de nouvelles voies au centre-ville n’entraînera donc pas l’ajout de grandes superficies pavées, mais sera au contraire l’occasion de réinventer les interfaces entre l’espace public et privé et entre les espaces ouverts et les bâtiments.

Les aménagements de rue prévoiront une végétalisation généreuse afin d’améliorer le confort des usagers, réduire les îlots de chaleur et augmenter la rétention des eaux. Lorsque des bassins de rétention ou des jardins de pluie seront prévus dans les emprises de rue, ceux-ci seront conçus de manière à tirer également profit de leur potentiel paysager et récréatif en misant sur la réalisation d’ouvrages novateurs, durables et conformes aux pratiques de gestion optimale des eaux pluviales (PGO). Le choix du mobilier urbain, de l’éclairage, des revêtements et des autres composantes des rues sera pensé de manière à combiner autant de rôles que possible tout en favorisant l’animation et en participant à l’émergence d’une signature esthétique pour le centre-ville.

Finalement, les projets de reconfiguration ou d’ouverture de rues seront arrimés à la planification des infrastructures souterraines. Ceci permettra de soutenir le développement urbain par des capacités adéquates d’égouts, d’aqueducs et autres services d’utilité publique, en plus de réaliser des économies d’échelle ; en effet, ouvrir la rue pour intervenir sur les infrastructures sous-jacentes constitue une occasion pour refaire différemment les aménagements de surface en ne payant qu’une seule fois les coûts de démolition. Des procédures d’entretien seront intégrées dès la conception des aménagements afin d’améliorer leur durabilité.



Plan 2.3e – Tracé projeté des voies de circulation



Partage et confort des usagers de la rue, Laval



Appropriation et animation de la rue, Laval



Verdissement et voie cyclable, Laval



Gestion des eaux de pluie, Montréal

Cession

Afin d'assurer la mise en œuvre de la trame viaire conformément au tracé projeté des voies de circulation illustré au plan 2.3e, la Ville de Laval entend se prévaloir des pouvoirs accordés en vertu des paragraphes 2°, 5° et 7° de l'article 115 relatif au lotissement de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) (RLRQ, c.A-19.1), soit :

- de prescrire, selon la topographie des lieux et l'usage auquel elles sont destinées, la manière dont les rues et ruelles, publiques ou privées, doivent être tracées, la distance à conserver entre elles et leur largeur ;
- de prohiber toute opération cadastrale relative aux rues, ruelles, sentiers de piétons ou places publiques et à leur emplacement qui ne concorde pas avec les normes de dimension prévues au règlement de lotissement et le tracé projeté des voies de circulation prévues au PPU ;
- d'exiger, comme condition préalable à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale, l'engagement du propriétaire à céder gratuitement l'assiette des voies de circulation ou une catégorie de celles-ci montrées sur le plan et destinées à être publiques.

Pour ce faire, la réglementation d'urbanisme doit faire référence au tracé projeté des voies de circulation du PPU Centre-ville (plan 2.3e) et intégrer les normes de dimension présentées à l'objectif 3.1. La réglementation d'urbanisme doit également prévoir la cession gratuite de l'assiette de ces voies de circulation à la Ville.

Ainsi, toute opération cadastrale ou nouvelle construction au centre-ville sera conditionnelle au respect de ce tracé projeté des voies de circulation. Toutefois, la Ville pourra déterminer si des ajustements mineurs peuvent être apportés au tracé projeté des voies de circulation en vertu de contraintes naturelles ou anthropiques, ou à la suite de résultats d'analyses urbaines telles que des études économiques, infrastructurelles, de design urbain ou de circulation.

Réalisation et entretien

Concernant la réalisation des nouvelles rues et des aménagements projetés ainsi que le partage des coûts associés, la Ville entend se prévaloir des pouvoirs habilitants prévus aux articles 145.21 à 145.30 de la LAU, qui traitent des ententes relatives aux travaux municipaux. La Ville dispose déjà d'outils réglementaires visant à encadrer ce type d'opération sur son territoire, mais ceux-ci devront être adaptés de manière à prendre en considération le caractère particulier des gabarits de rues projetés au centre-ville et présentés dans ce document.

De manière générale, la cession des emprises et la réalisation des voies se feront au rythme des demandes de permis déposées par les promoteurs immobiliers et en fonction des besoins infrastructurels, réglementaires et d'accès des bâtiments faisant l'objet des demandes d'autorisation. Le propriétaire d'un terrain ne sera donc pas nécessairement tenu de lotir ou céder d'un seul coup la totalité des emprises du tracé projeté des voies situées sur son immeuble, s'il souhaite par exemple redévelopper son terrain par phases successives tout en maintenant en place certains bâtiments ou activités déjà présentes sur sa propriété.

L'entretien des rues et infrastructures, une fois cédées à la Ville, sera sous la responsabilité de celle-ci.

Objectif 3.1 : Aménager de nouvelles rues esthétiques, multifonctionnelles et durables

La connectivité du centre-ville et l'intensification des activités qui y prendront place seront favorisées par le déploiement d'une trame viaire comprenant différentes échelles de desserte. Les pages suivantes proposent des coupes de rues pour les différents types de voies de circulation prévues au plan 2.3e, ainsi que pour les réaménagements des voies existantes.

Les coupes de rues sont à titre indicatif. Elles sont conçues afin d'être représentatives des intentions de la Ville tout en reflétant plusieurs possibilités à l'intérieur des fourchettes d'emprise indiquées. Les aménagements finaux pourront varier légèrement selon les contraintes naturelles ou anthropiques, le milieu d'insertion et les balises d'aménagement applicables.

Types de voies et critères de dimension

Le plan 2.3e identifie quatre types de voies, auxquelles sont associées des largeurs d'emprises :

- Les voies collectrices, avec des emprises variant de 20,4 à 28,8 mètres.
- Les voies locales, avec des emprises variant de 18 à 21,6 mètres.
- Les voies apaisées ou partagées, avec des emprises variant de 12 à 16 mètres.
- Les voies actives, avec des emprises variant de 9 à 14,5 mètres.

Ces types de voies sont appelés à constituer des rues publiques. À celles-ci s'ajoutent les liens privés (ruelles, accès de service, etc.) d'emprise variable selon les projets.

Afin de déterminer l'emprise applicable pour un axe donné à l'intérieur de ces fourchettes, les critères suivants seront utilisés :

- Type et densité immobilière du cadre bâti riverain
- Présence d'utilités publiques
- Possibilité de préservation des arbres matures
- Liens cyclables proposés
- Circuits de transport collectif planifiés
- Capacité de desserte véhiculaire souhaitée
- Capacité souhaitée en stationnement sur rue
- Proximité autoroutière
- Besoins en gestion des eaux de ruissellement
- Besoins en végétalisation et lutte contre les îlots de chaleur

Balises d'aménagement

- a. Hiérarchisation des types de rues en continuité avec le réseau existant.
- b. Diversification des typologies de rues.
- c. Déploiement d'une trame viaire adaptée aux divers modes de déplacement.
- d. Aménagements piétons et cyclables conviviaux et sécuritaires, notamment aux intersections.
- e. Aménagement de voies cyclables en site propre sur les axes structurants.
- f. Aménagements conçus selon les principes de l'accessibilité universelle.
- g. Minimisation des largeurs de chaussée.
- h. Mise en place d'infrastructures de biorétention (jardins de pluie, saillies drainantes, noues).
- i. Végétalisation durable et alignements d'arbres de chaque côté
- j. Intégration de mobilier urbain distinctif encourageant la mobilité active et l'animation sur rue.
- k. Intégration d'éclairage à échelle humaine et limitation de la pollution lumineuse.
- l. Intégration de mesures d'apaisement.



Voie collectrice, Canberra (© John Gollings)



Voie partagée, Tübingen



Voie apaisée, Montréal



Voie active, Toronto

La voie collectrice

(Emprise de 20,4 à 28,8 mètres).

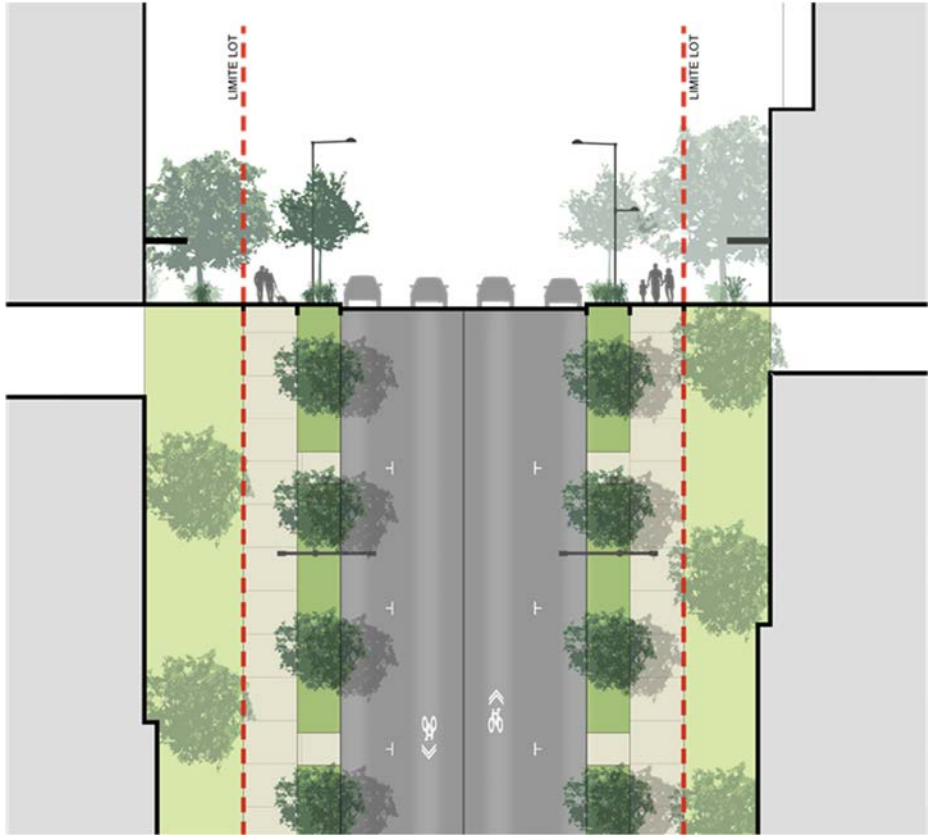
La collectrice est une voie de transport dont l'emprise est généralement plus large qu'une rue locale, mais moins importante qu'un boulevard. Les collectrices constitueront des axes urbains qui desserviront un secteur établi et offriront un partage équitable de l'emprise pour tous les usagers. Bien que ce type de rue soit voué à accueillir des débits de déplacements importants, la collectrice accordera une place accrue à la signature de ces rues ainsi qu'à la végétalisation et aux déplacements actifs.

Les voies collectrices présenteront les caractéristiques principales suivantes :

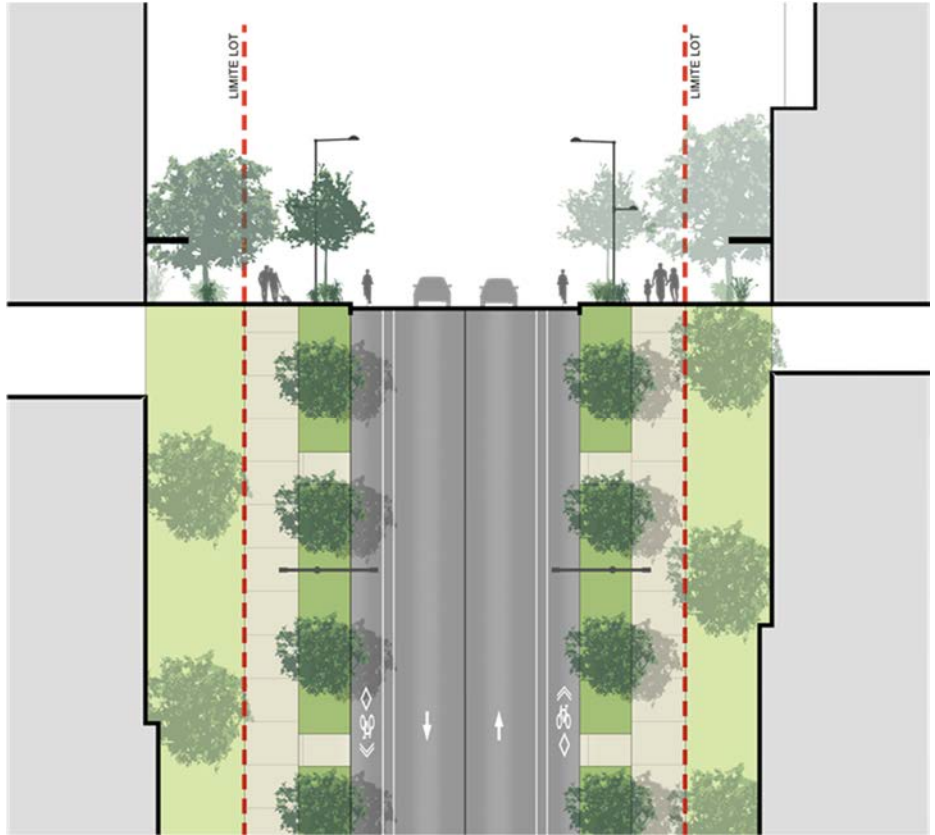
- Alignements d'arbres de part et d'autre de la chaussée
- Végétalisation au sol, incluant par exemple des arbustes et des plantes herbacées
- Jardins de pluie et aires de biorétention (selon le cas)
- Trottoirs confortables (2 à 2,4 mètres)
- Voies cyclables confortables ou chaussées désignées (selon les débits véhiculaires)
- Intégration de transports collectifs (réseaux locaux, voies réservées)
- Circulation motorisée à double sens
- Stationnement sur les deux côtés (dans la plupart des scénarios)
- Vitesse de circulation réduite
- Intégration d'art public

Les figures ci-contre présentent quatre gabarits proposés pour les voies collectrices :

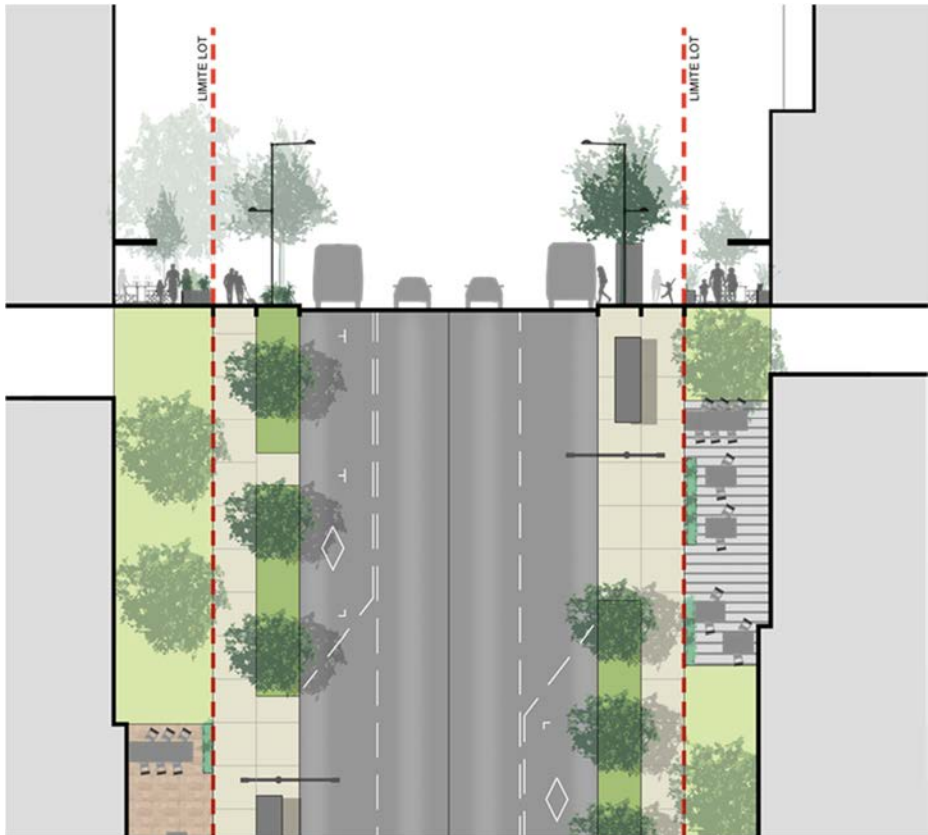
- La coupe 2.3a, avec un double alignement d'arbres, de larges trottoirs, un lien cyclable en chaussée désignée, une circulation à double sens ainsi que du stationnement des deux côtés.
- La coupe 2.3b, avec un double alignement d'arbres, de larges trottoirs, une circulation à double sens ainsi qu'une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté.
- La coupe 2.3c, avec un double alignement d'arbres, de larges trottoirs, un arrimage entre les aménagements publics et privés, une circulation à double sens ainsi qu'une alternance entre le stationnement et les transports collectifs.
- La coupe 2.3d, avec une circulation à double sens, du stationnement des deux côtés, un double alignement d'arbres ainsi que de larges trottoirs.



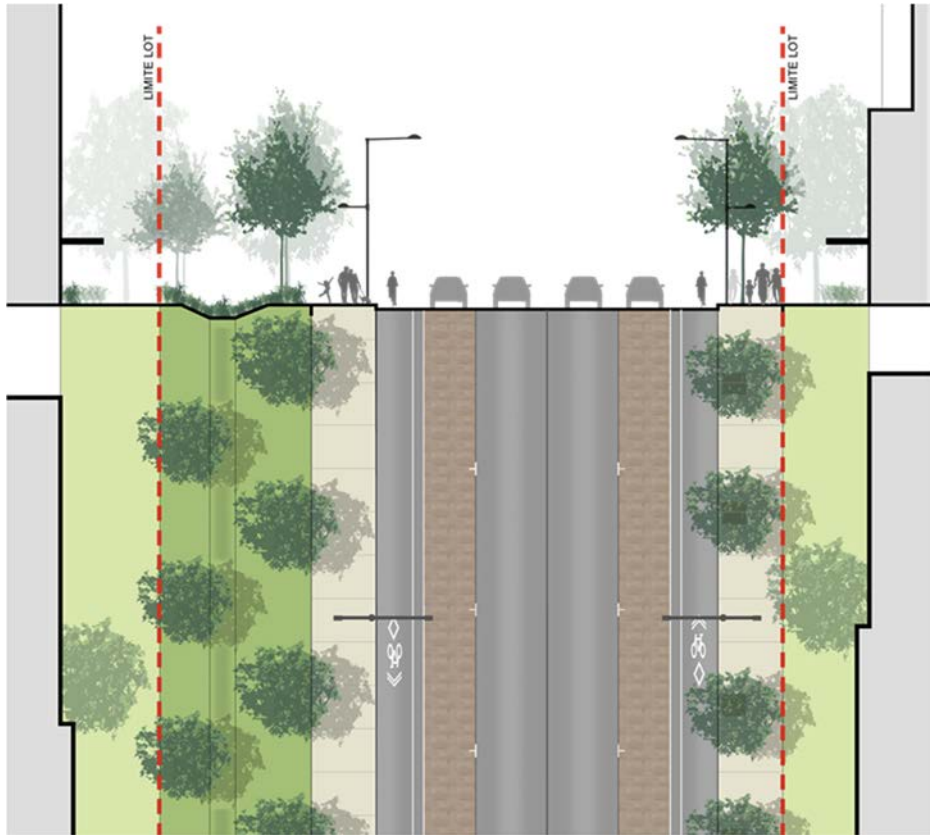
Coupe 2.3a – Voie collectrice de 20,4 mètres



Coupe 2.3b – Voie collectrice de 20,4 mètres



Coupe 2.3c – Voie collectrice de 21,8 mètres



Coupe 2.3d – Voie collectrice de 28,8 mètres

La voie locale

(Emprise de 18 à 21,6 mètres).

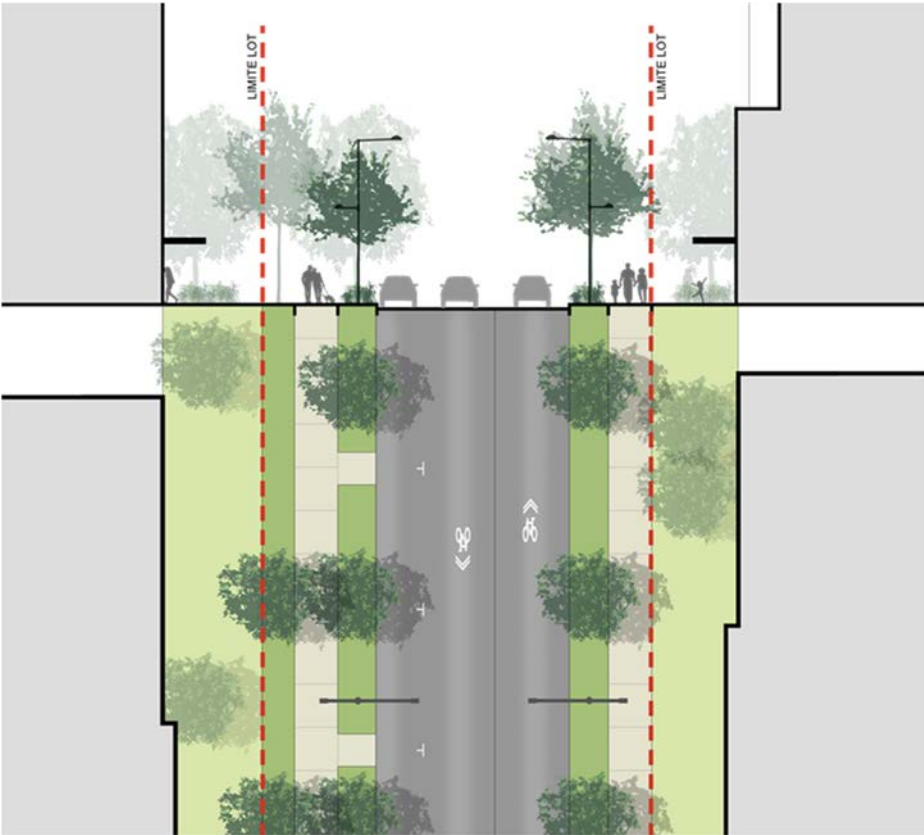
La rue locale est une voie de circulation que l’on retrouvera dans tous les milieux habités et qui sera au cœur des déplacements sur tout le territoire du centre-ville. Comme son nom l’indique, elle aura un usage local. Ces rues favoriseront les circulations douces et offriront des occasions de socialisation par la présence d’aménagements destinés à assurer le confort des usagers.

Les voies locales présenteront les caractéristiques principales suivantes :

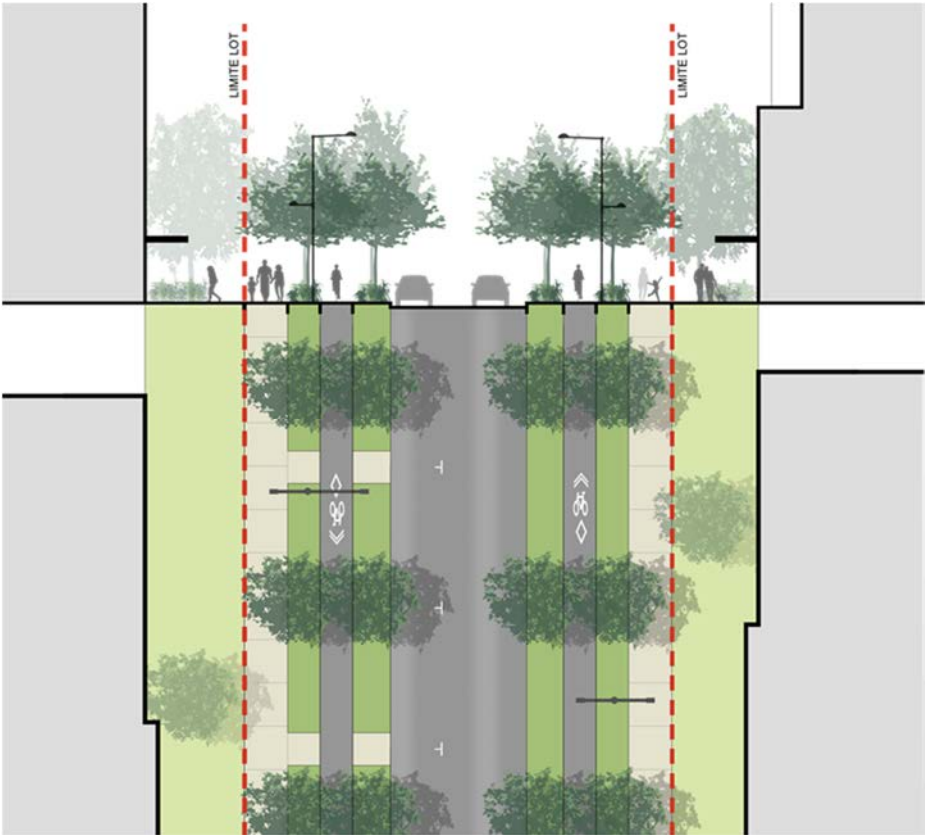
- Alignements d’arbres de part et d’autre de l’emprise (parfois triple ou quadruple selon le cas)
- Végétalisation au sol, incluant par exemple des arbustes et des plantes herbacées
- Jardins de pluie et aires de biorétention (selon le cas)
- Trottoirs confortables (2 mètres minimum)
- Mobilier et éclairage à l’échelle humaine
- Pistes cyclables et/ou chaussées désignées (selon le débit véhiculaire/jour)
- Circulation motorisée à double sens, parfois en sens unique
- Stationnement sur un ou deux côtés

Les figures ci-contre présentent quatre gabarits proposés pour les voies locales :

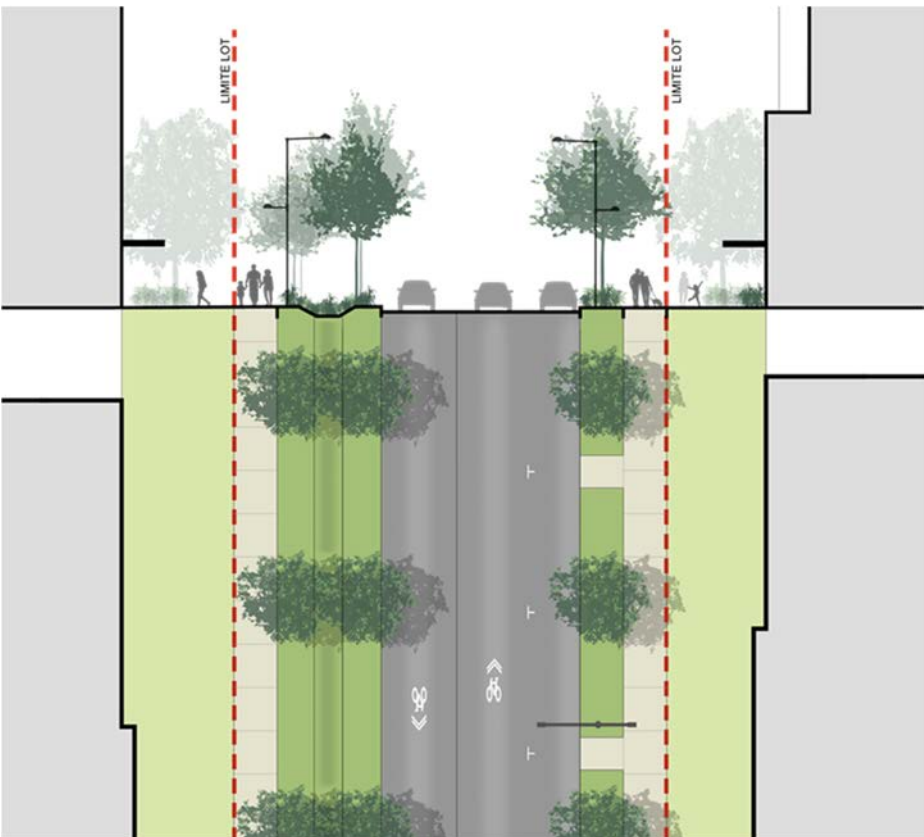
- La coupe 2.3e, avec un triple alignement d’arbres, de larges trottoirs, un lien cyclable en chaussée désignée, une circulation à double sens ainsi que du stationnement sur un côté.
- La coupe 2.3f, avec un quadruple alignement d’arbres, de larges trottoirs, une circulation à sens unique ainsi qu’une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté.
- La coupe 2.3g, avec une aire de biorétention sur un côté, un double alignement d’arbres, de larges trottoirs, un lien cyclable en chaussée désignée, une circulation à double sens ainsi que du stationnement sur un côté.
- La coupe 2.3h, avec un quadruple alignement d’arbres, de larges trottoirs, un lien cyclable en chaussée désignée, une circulation à double sens ainsi que du stationnement sur deux côtés.



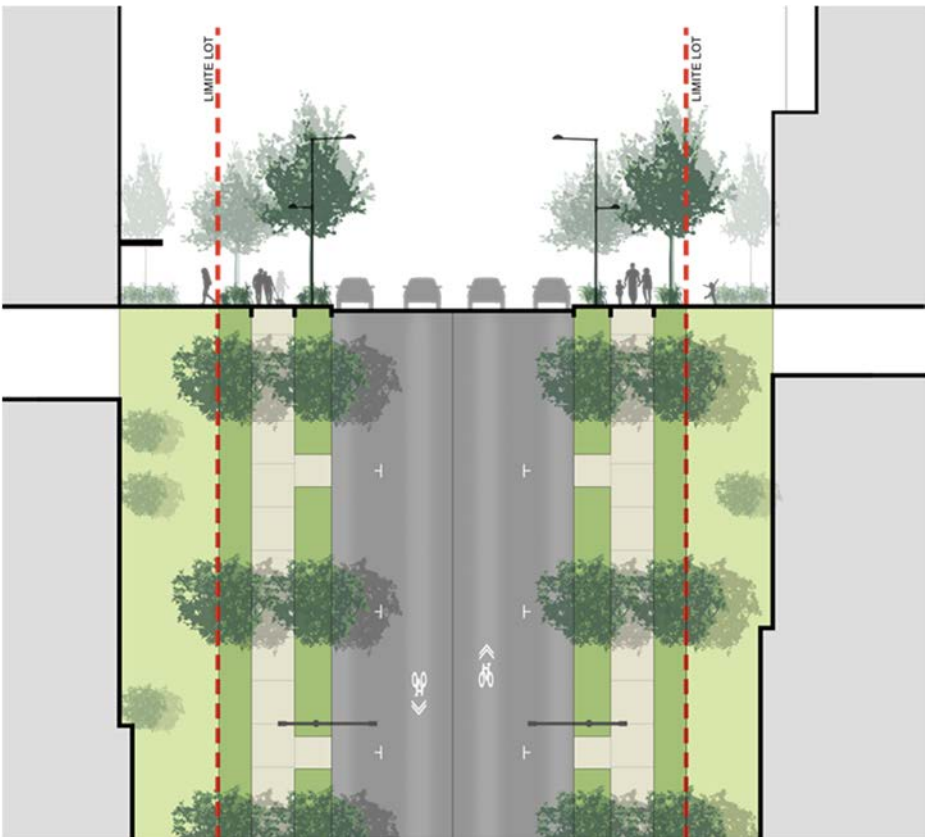
Coupe 2.3e – Voie locale de 18 mètres



Coupe 2.3f – Voie locale de 19,7 mètres



Coupe 2.3g – Voie locale de 20 mètres



Coupe 2.3h – Voie locale de 21,6 mètres

La voie partagée ou apaisée

(Emprise de 12 à 16 mètres).

Les voies partagées et apaisées ont comme point commun un partage rapproché et équitable de l'emprise par les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Conçues pour les déplacements de portée locale, ces rues se retrouveront dans les milieux habités. Bien que leur emprise soit limitée, elles constitueront des espaces de vie en misant sur le confort des piétons. Une place importante sera accordée aux déplacements actifs ainsi qu'à la végétalisation.

Les voies partagées ou apaisées présenteront les caractéristiques principales suivantes :

- Alignements d'arbres de part et d'autre de la chaussée
- Végétalisation au sol, incluant par exemple des arbustes et des plantes herbacées
- Jardins de pluie et aires de biorétention (selon le cas)
- Trottoirs confortables (2 mètres minimum)
- Mobilier et éclairage à l'échelle humaine
- Circulation à sens unique ou à double sens
- Vitesse et voies véhiculaires réduites au minimum
- Stationnement sur un côté en alternance avec des fosses de plantation ou absence de stationnement sur rue (selon le cas)
- Chaussée en pavés de béton (en tout ou en partie)

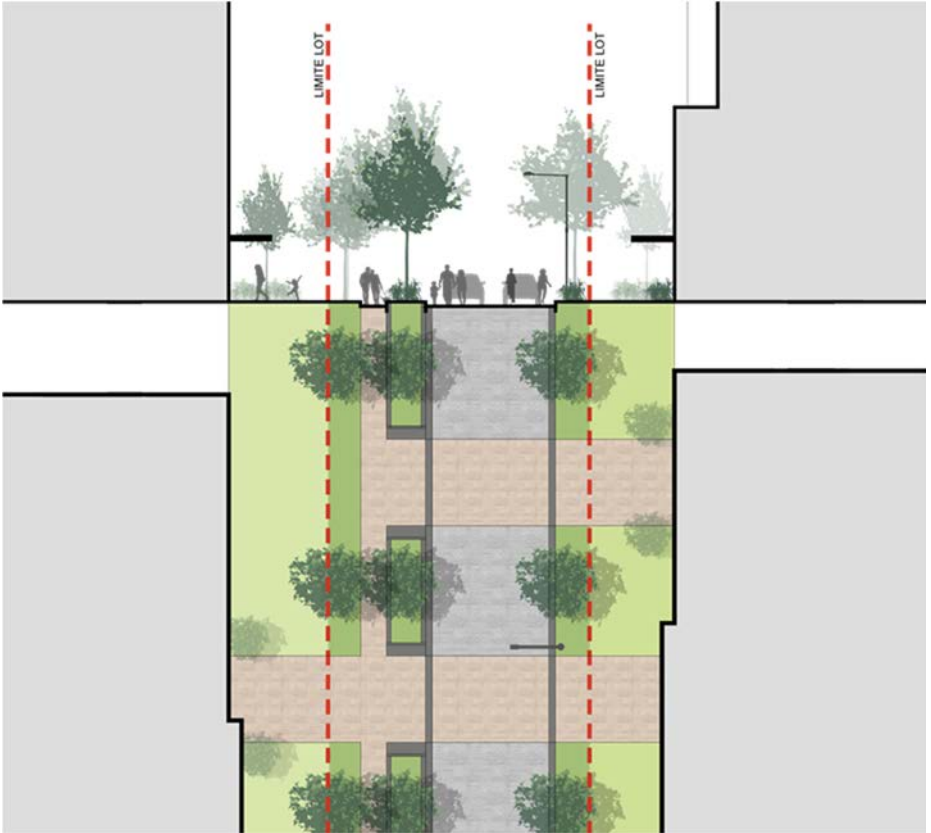
Les deux types de voies présentent cependant quelques différences.

Sur la voie partagée, le piéton est libre de circuler à l'endroit de son choix et dans tous les sens. Celui-ci a priorité sur les automobilistes ou les cyclistes, qui doivent assurer sa sécurité en lui cédant le passage et en adaptant leur vitesse. Dans la rue partagée, l'aménagement ne prévoit aucune ségrégation des modes de déplacement.

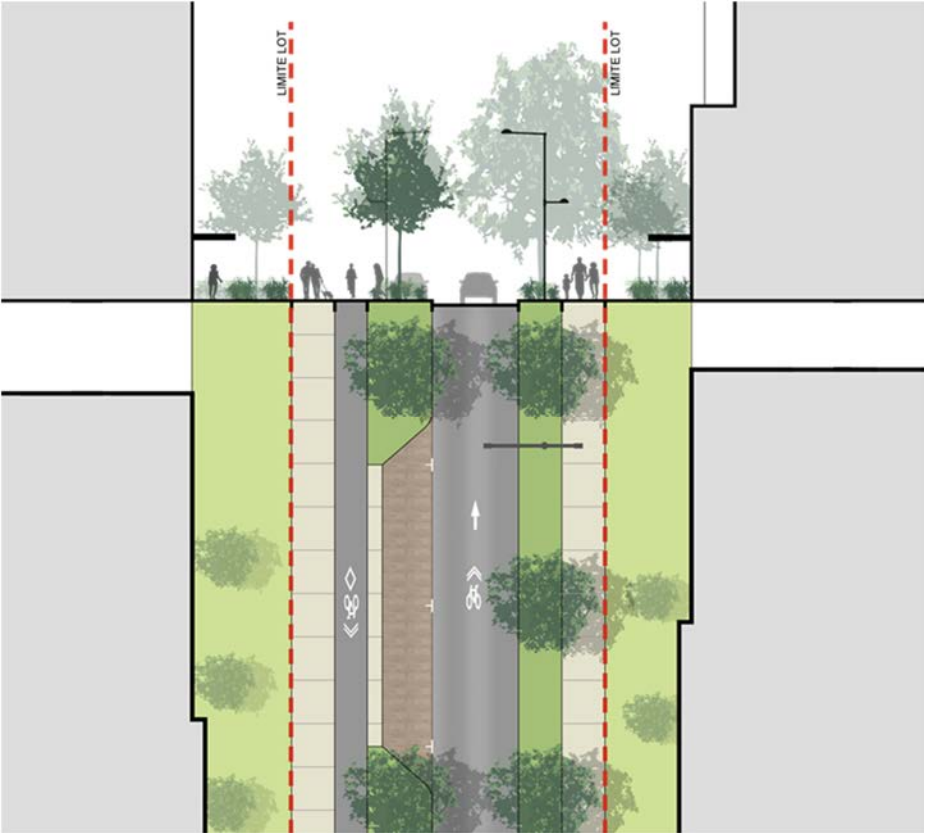
La voie apaisée rappelle quant à elle la rue locale classique dans son fonctionnement. Elle applique cependant des principes d'apaisement de la circulation (saillies, dos d'âne, diminution de la largeur de la chaussée et de la vitesse, etc.) afin d'assurer le confort des piétons et des cyclistes et d'offrir plus de quiétude aux milieux de vie adjacents.

Les figures ci-contre présentent quatre gabarits proposés pour les voies partagées ou apaisées :

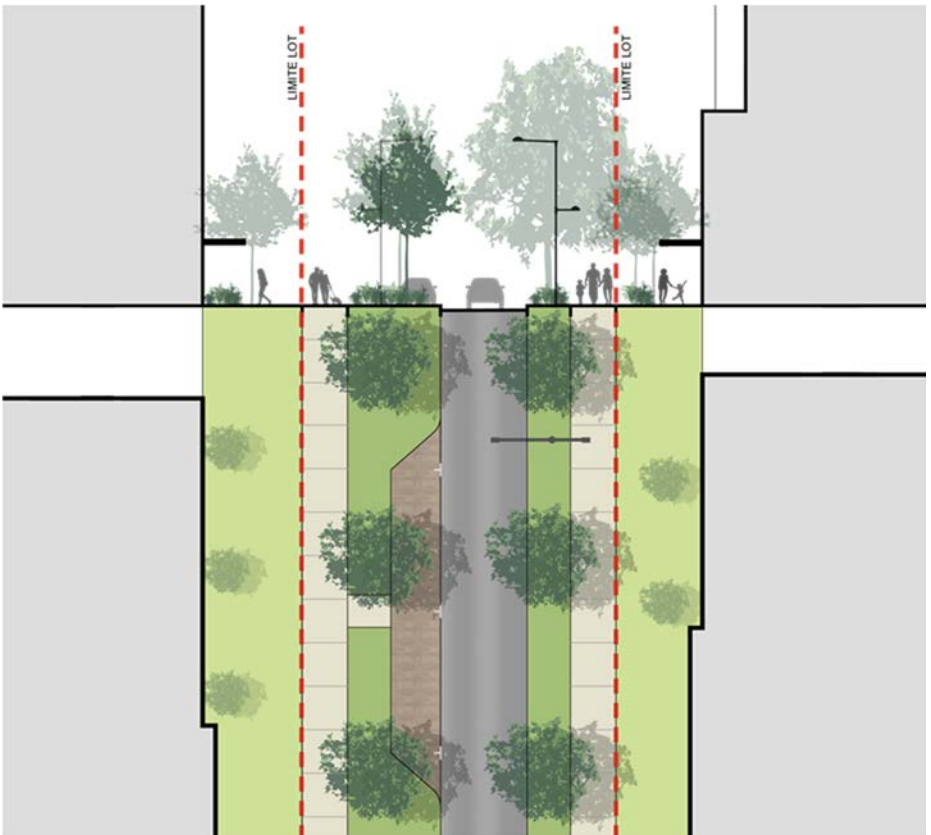
- La coupe 2.3i propose un double alignement d'arbres et une voie partagée au centre avec un corridor linéaire secondaire.
- La coupe 2.3j propose un alignement d'arbres sur un côté, de larges trottoirs, une alternance entre le stationnement et les arbres sur un côté, une circulation à sens unique avec un lien cyclable en chaussée désignée ainsi qu'une piste cyclable unidirectionnelle sur un côté.
- La coupe 2.3k propose un alignement d'arbres sur les deux côtés, de larges trottoirs, une circulation à sens unique ainsi que du stationnement sur un côté.
- La coupe 2.3l propose un alignement d'arbres sur deux côtés, de larges trottoirs, une alternance entre le stationnement et les arbres sur un côté ainsi qu'une circulation à double sens avec chaussée désignée.



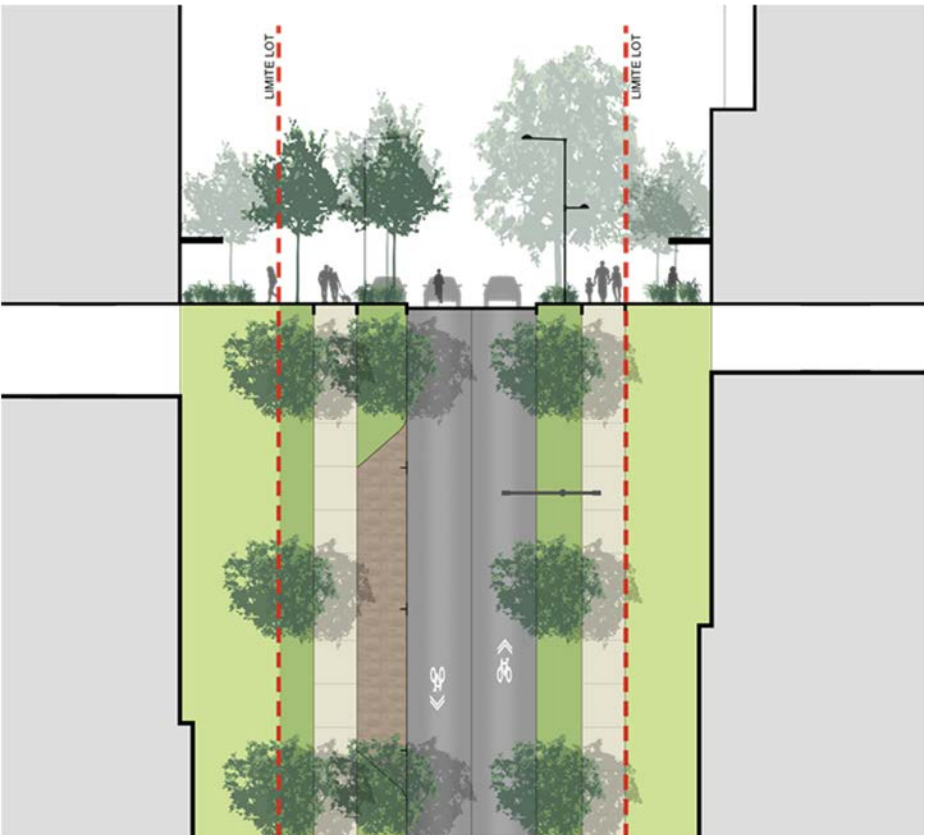
Coupe 2.3i – Voie partagée de 12 mètres



Coupe 2.3j – Voie apaisée de 14,5 mètres



Coupe 2.3k – Voie apaisée de 14,5 mètres



Coupe 2.3l – Voie apaisée de 16 mètres

La voie active

(Emprise de 9 à 14,5 mètres).

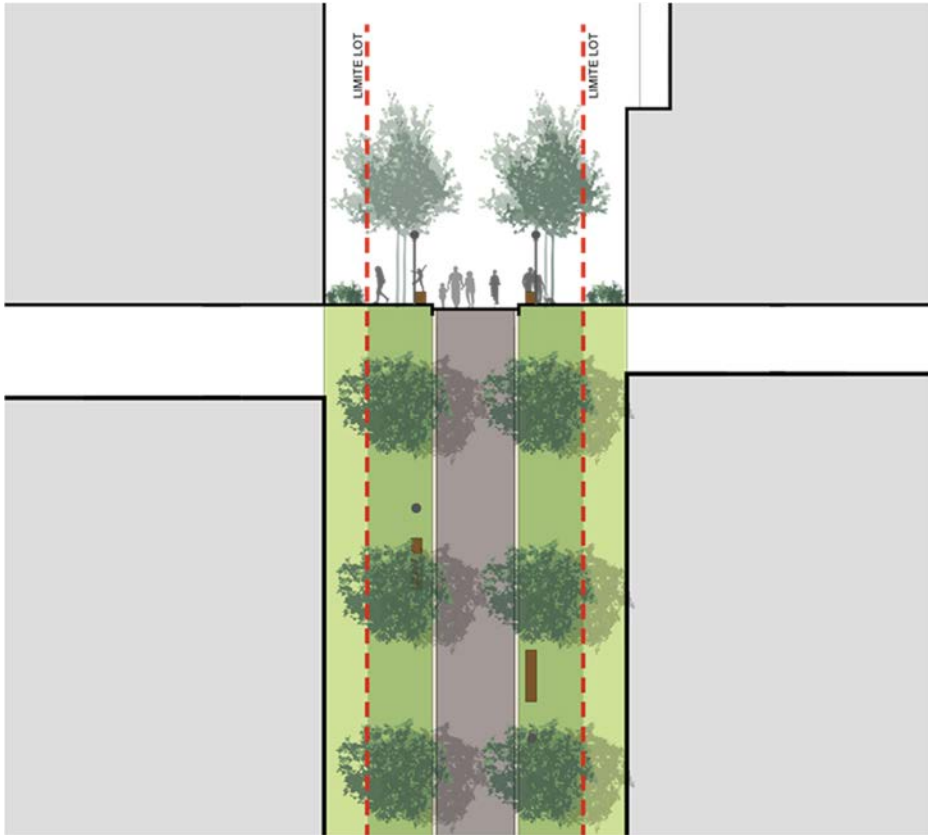
Comme son nom l'indique, la voie active est conçue pour tous les types de mobilité active : piétons jeunes et vieux, personnes à mobilité réduite, cyclistes, planchistes et autres usagers de modes actifs sont tous les bienvenus. La voie active n'est donc pas destinée aux automobiles. Ce type de tracé se retrouvera dans tous les milieux de vie du centre-ville, tant au cœur des îlots urbains que dans les espaces naturels. Sa fonction sera de perméabiliser le territoire par la multiplication des potentiels piétonniers, améliorant l'accessibilité du centre-ville pour tous.

Les voies actives présenteront les caractéristiques principales suivantes :

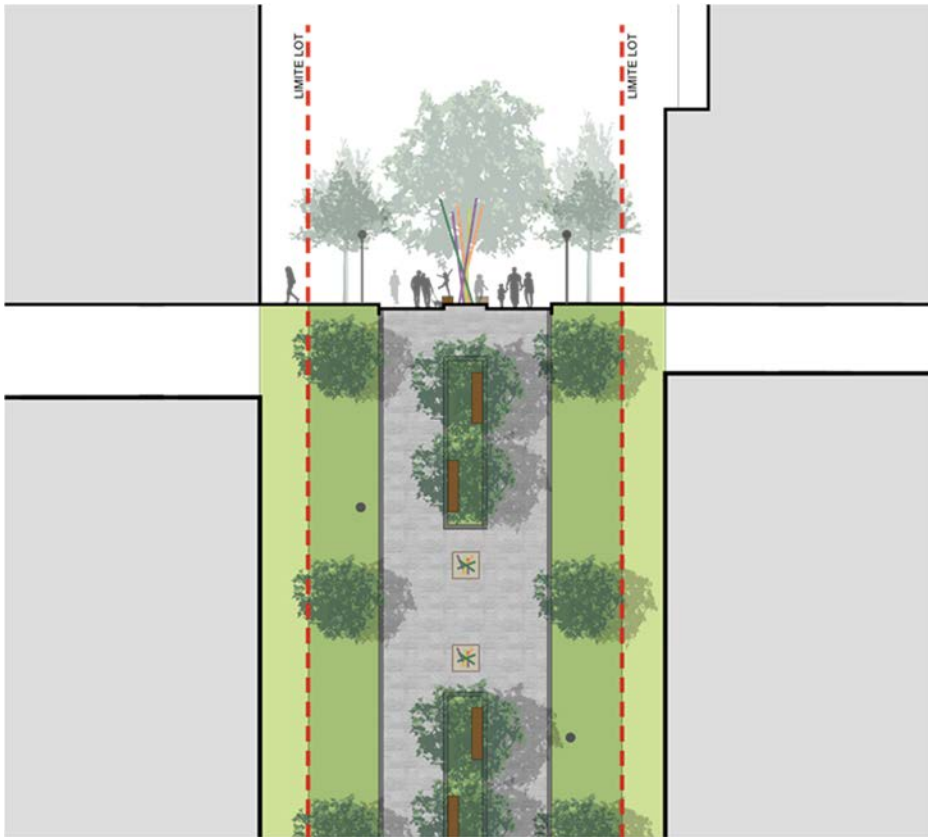
- Alignements d'arbres de part et d'autre de la chaussée
- Végétalisation au sol, incluant par exemple des arbustes et des plantes herbacées
- Couloirs de déplacement actif polyvalents
- Aires d'arrêt et zones d'ombre
- Aménagements contribuant à la sécurité
- Surfaces multiples (pavés de béton, granulaire, asphalte)
- Mobilier et éclairage à l'échelle humaine
- Intégration d'art public

Les figures ci-contre présentent deux gabarits proposés pour les voies actives :

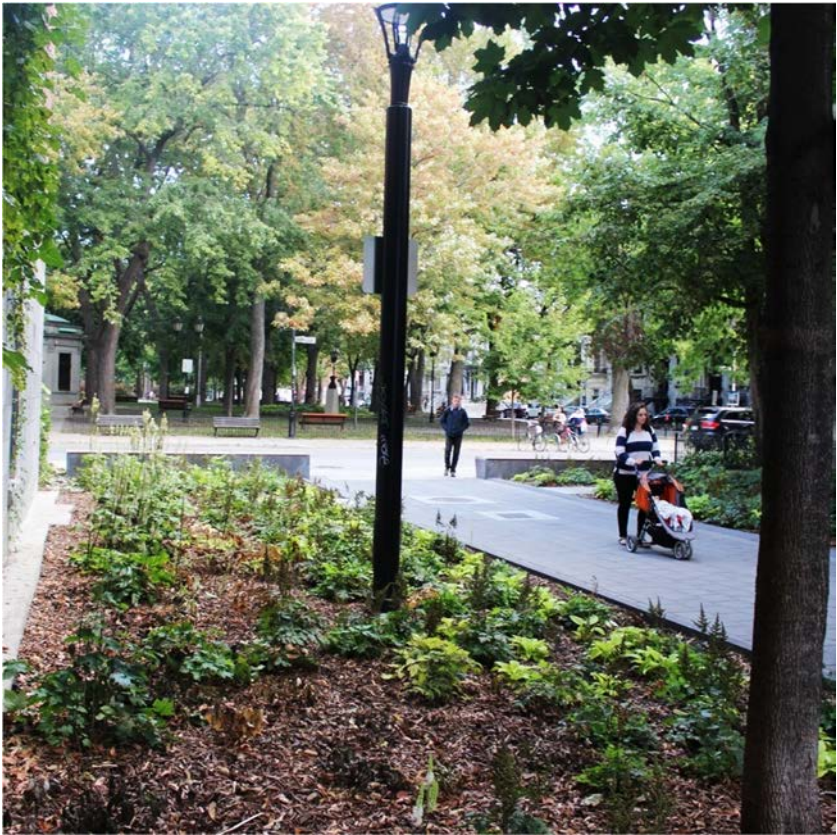
- La coupe 2.3m, avec un sentier polyvalent central, du mobilier urbain ainsi qu'un double alignement d'arbres.
- La coupe 2.3n, avec un sentier polyvalent central, du mobilier urbain, de l'art public, un double alignement d'arbres, une fosse de plantation au centre ainsi que des zones d'ombre.



Coupe 2.3m – Voie active de 9 mètres



Coupe 2.3n – Voie active de 14,5 mètres



Voie active, Montréal



Voie active, Roskilde (© Kirstine Autzen)

Le lien privé (ruelle)

(Emprise de 8 à 15 mètres).

Le lien privé est directement lié au développement immobilier projeté. Il sera destiné à tous les types d'usagers qui souhaitent accéder à un lot ou un îlot urbain, que ce soit dans un secteur à dominance résidentielle ou mixte. Il constituera un axe de circulation partagée où se côtoieront piétons, cyclistes et véhicules motorisés. L'accès de service privé pourra servir notamment à accéder à une cour intérieure ou à un stationnement souterrain, ou encore à donner accès à la cueillette des matières résiduelles. Dans les milieux habités, l'aménagement de ce type de ruelle contribuera à créer un milieu de vie sécuritaire et convivial pour les résidents, que ce soit pour y jouer ou socialiser. Les équipements accessoires ou les appareillages seront dissimulés ou localisés de manière à contribuer au confort des usagers du site.

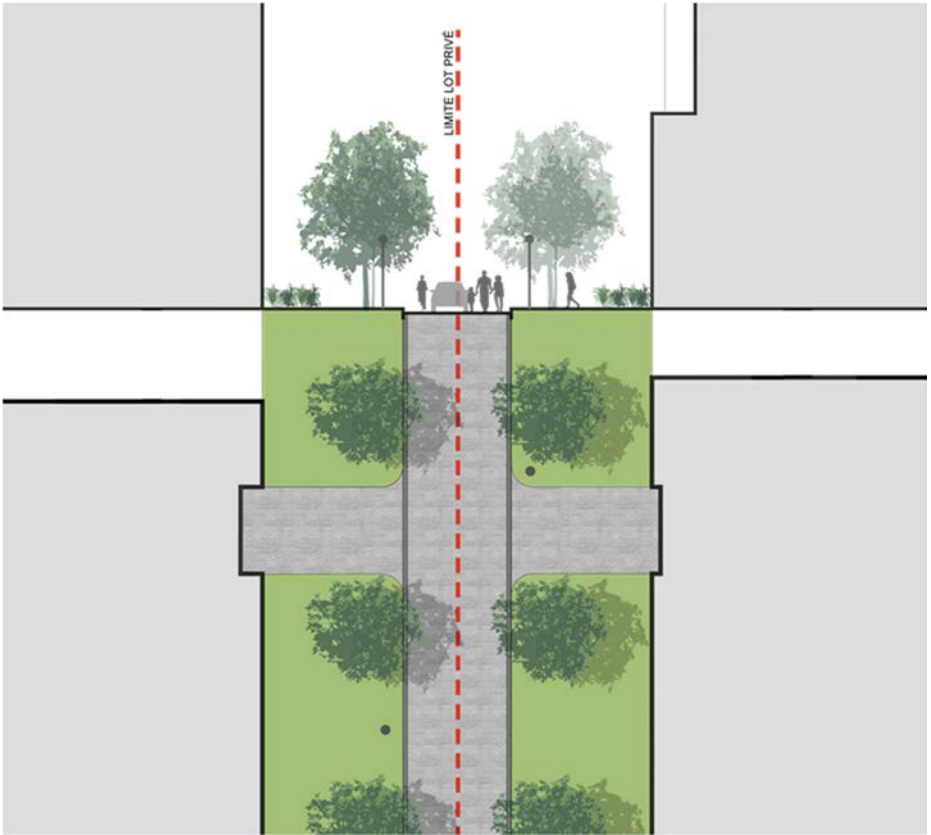
La nature des aménagements de ces liens, ruelles ou accès privés sera définie et balisée en fonction des caractéristiques des projets immobiliers et du déploiement progressif de la nouvelle trame viaire du centre-ville. Les liens privés sont présentés dans les différents plans compris dans les balises sectorielles de la partie 5 du document.

Les liens privés présenteront les caractéristiques principales suivantes :

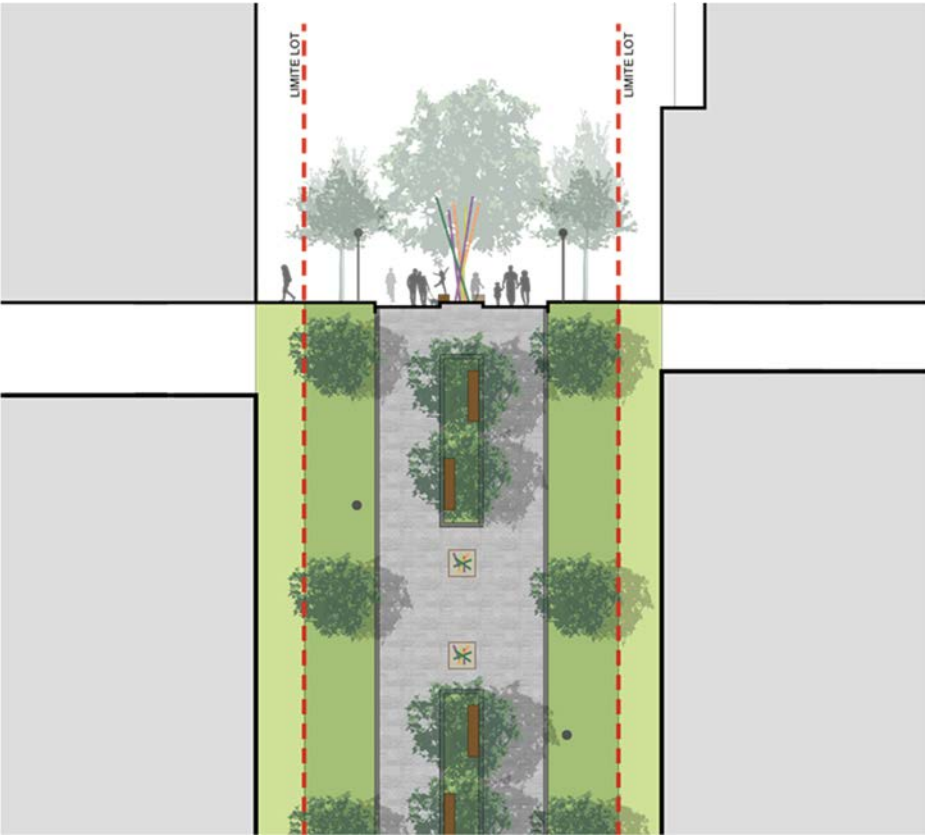
- Alignements d'arbres et fosses de plantation
- Mobilier et éclairage à l'échelle humaine
- Surfaces minérales esthétiques et texturées
- Zones de stationnement de courte durée ou débarcadères
- Accès aux bâtiments

Les figures ci-contre présentent trois gabarits proposés pour les liens privés :

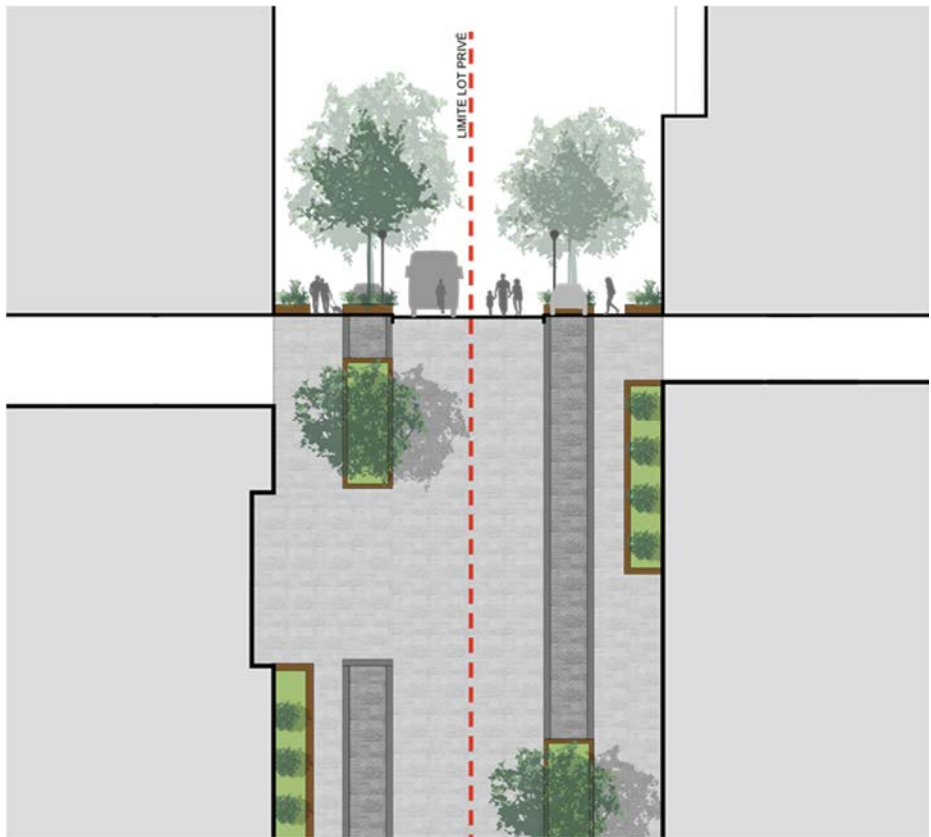
- La coupe 2.3o, avec une voie partagée centrale unidirectionnelle ainsi qu'un double alignement d'arbres.
- La coupe 2.3p, avec une voie partagée centrale bidirectionnelle légèrement plus large ainsi qu'un double alignement d'arbres.
- La coupe 2.3q, avec une voie partagée centrale double, une végétalisation de part et d'autre de la voie, une aire de stationnement pour débarcadère, livraison et services ainsi que des corridors piétonniers distincts de chaque côté.



Coupe 2.3o – Lien privé de 8 mètres



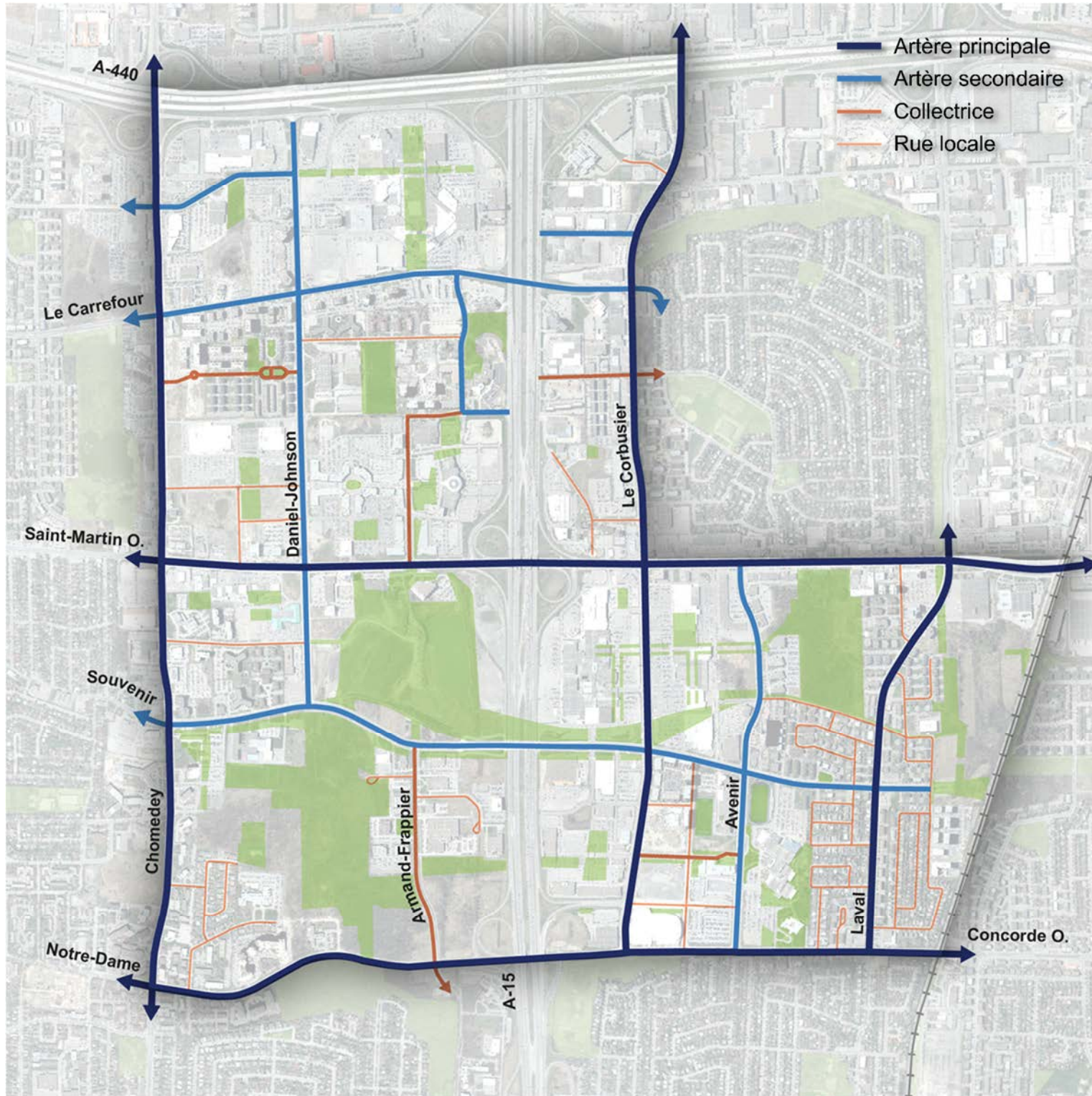
Coupe 2.3p – Lien privé de 10 mètres



Coupe 2.3q – Lien privé de 15 mètres



Lien privé, Detroit (© Midtown Detroit)



Plan 2.3f – Réseau routier existant

Objectif 3.2 : Améliorer l'aménagement des voies existantes

Le territoire du centre-ville est traversé par plusieurs artères principales et secondaires qui constituent le squelette du réseau viaire actuel. Celles-ci ayant été conçues principalement pour répondre aux déplacements automobiles, leur réaménagement impliquera des interventions qui contribueront à transformer le centre-ville et à y faire émerger une signature distinctive. Ces interventions viseront notamment une végétalisation accrue le long de ces axes, un rééquilibrage des espaces dédiés aux modes actifs et collectifs et des aménagements sécuritaires, conviviaux et universellement accessibles pour les piétons et les cyclistes. Chaque projet de réaménagement sera effectué au gré des opportunités lorsque des travaux d'entretien, de réfection ou d'ajout d'infrastructures seront requis, et nécessitera un exercice de conception multidisciplinaire et unique à chaque tronçon visé afin de tenir compte du contexte propre à chacun de ces boulevards, et des objectifs poursuivis par ce PPU.

À l'image des artères, les voies locales et collectrices existantes nécessiteront une attention particulière lorsque des travaux d'entretien, de resurfacement ou de rénovation d'infrastructures seront requis. Les interventions dont les locales et collectrices feront l'objet tiendront cependant compte de l'échelle des quartiers qu'elles traversent afin de faire de ces rues des espaces de vie à part entière. Comme ces types de voies se retrouvent plus souvent dans les secteurs déjà bâtis, notamment à vocation résidentielle, certaines d'entre elles pourraient faire l'objet d'une requalification les faisant passer d'une catégorie à une autre – par exemple de locale à apaisée. Ces ajustements à la trame viaire existante permettront d'améliorer l'ambiance urbaine, renforcer l'identité d'un secteur, favoriser l'utilisation des rues comme espaces récréatifs ou encore prioriser différents modes de mobilité. Les gabarits présentés à l'objectif 3.1 serviront donc de guide autant pour les travaux de réaménagement des voies existantes que pour l'ajout de nouveaux tracés.

Le plan 2.3f présente l'ensemble du réseau routier du centre-ville en 2022, ainsi que sa hiérarchie.

Balises d'aménagement

- a. Augmentation du verdissement et de la plantation d'arbres.
- b. Mise en place d'infrastructures de biorétention (jardins de pluie, saillies drainantes, noues).
- c. Végétalisation durable et tolérante aux conditions urbaines.
- d. Intégration intensive d'aménagements paysagers dans les espaces résiduels et terre-pleins.
- e. Augmentation de l'espace dédié aux piétons et cycliste (aire de repos, mobilier urbain diversifié et adapté, etc.).
- f. Application des principes d'accessibilité universelle.
- g. Intégration de trottoirs confortables et adaptés au contexte urbain.
- h. Traitement de surface visant à réduire les conflits entre les usagers.
- i. Priorisation des piétons aux intersections.
- j. Réduction de la vitesse de circulation.
- k. Mise en place de mesure d'apaisement et aménagement de traverses piétonnes.
- l. Rétrécissement de la chaussée, de la largeur des voies de circulation et réduction du nombre de voies de circulation.
- m. Retrait des voies de virage, des îlots de virage à droite et réaménagement des carrefours.
- n. Traitements artistiques et identitaires des viaducs (repère et sentiment de sécurité).
- o. Intégration d'éclairage d'ambiance.
- p. Enfouissement des réseaux de services publics.

Orientation 4 : Un redéveloppement exemplaire et adapté au contexte

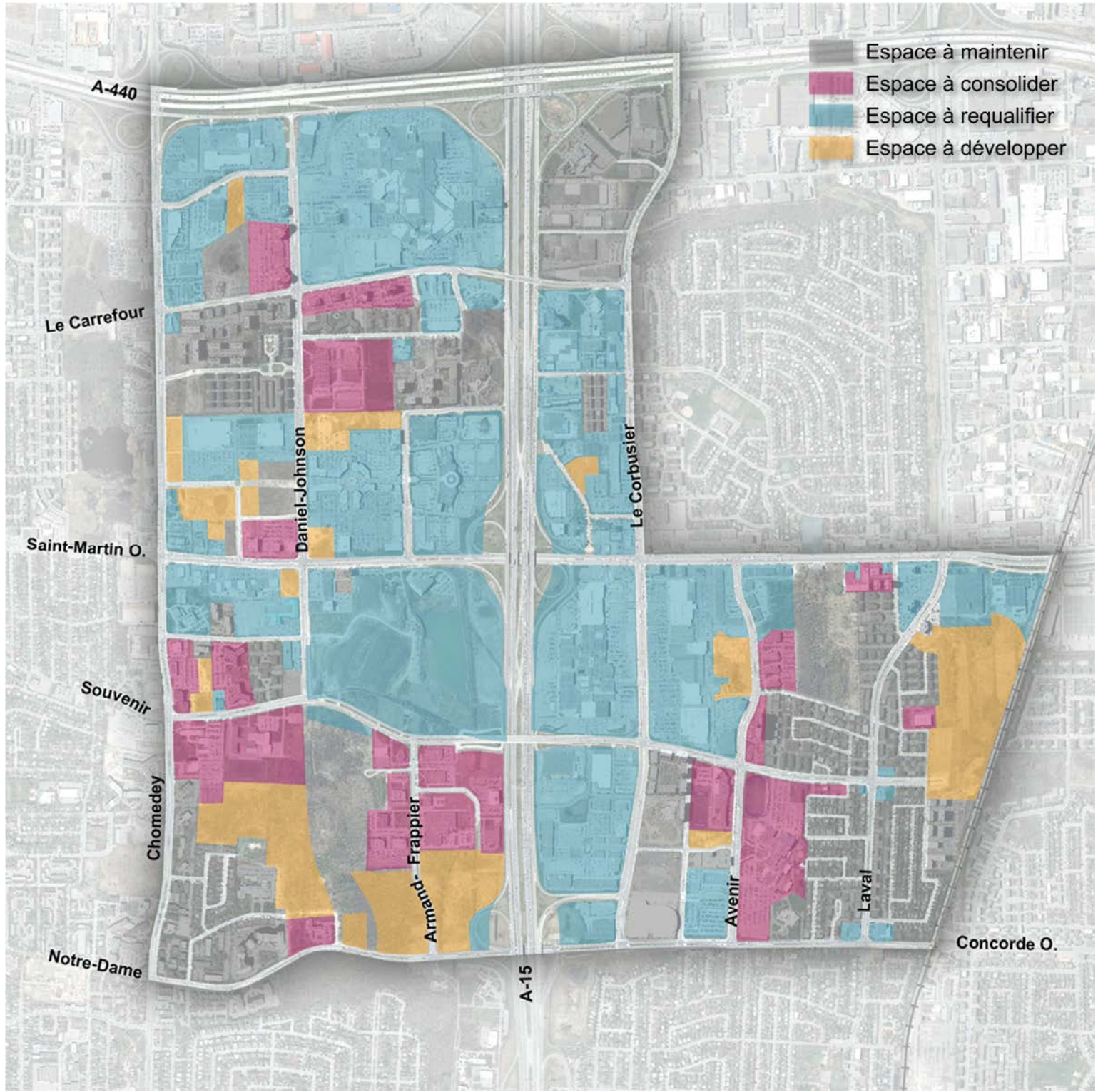
L'hétérogénéité du centre-ville, dans ses formes comme dans ses vocations, ses ambiances et ses périodes de construction, exige une modulation des degrés et des types d'interventions qui seront privilégiés dans chacun de ses secteurs. Cette orientation vise à encadrer la croissance urbaine afin d'offrir la plus grande qualité dans l'environnement bâti tout en reconnaissant les caractéristiques propres à chaque partie du centre-ville.

Pour ce faire, le potentiel immobilier du territoire a été évalué en vue d'identifier les occasions de développement et de redéveloppement. Cette caractérisation a permis d'identifier des espaces de maintien, de consolidation, de requalification et de croissance, quatre catégories qui détermineront la nature des interventions afin d'assurer un équilibre entre l'intensification urbaine, la végétalisation et la préservation des milieux de vie existants.

Le plan 2.3g présente ces quatre catégories d'espaces.

- Les **espaces à maintenir**, en gris, sont ceux dont la vocation est majoritairement résidentielle, ou qui accueillent des équipements ou des infrastructures d'utilité publique ou des milieux naturels à préserver. Pour ces sites, des interventions limitées et ponctuelles de densification ou de réaménagement seront privilégiées afin de respecter les conditions actuelles des milieux naturels ou des quartiers existants. Ces milieux pourront également accueillir des équipements publics de desserte locale.
- Les **espaces à consolider**, en rose, regroupent des terrains de toutes vocations dont l'occupation du sol n'est pas optimale, c'est-à-dire dont l'utilisation ne reflète pas pleinement le potentiel que le terrain possède actuellement ou en vertu des interventions proposées dans le PPU. De petits bâtiments sur de grands lots ou des terrains occupés essentiellement par du stationnement constituent des exemples de cette catégorie. Contrairement aux espaces à requalifier, les bâtiments situés sur ces terrains sont susceptibles de demeurer longtemps en raison de leur gabarit, leurs caractéristiques architecturales ou leur usage principal. Pour ces terrains, l'objectif est d'intensifier l'occupation par des développements plus compacts afin de consolider les zones déjà urbanisées et d'optimiser l'utilisation des infrastructures urbaines existantes tout en maintenant les bâtiments actuels.
- Les **espaces à requalifier**, en bleu, sont des terrains à vocation économique – principalement du commerce de détail – qui présentent un vaste potentiel de densification, en particulier lorsqu'ils bénéficient d'une localisation stratégique. Contrairement aux espaces à consolider, les bâtiments déjà présents sont généralement susceptibles d'être remplacés à court ou moyen terme, souvent parce que leur valeur ne reflète ni celle des activités qui s'y déroulent ni le potentiel immobilier du terrain. Ces bâtiments présentent souvent des caractéristiques (architecture, matériaux, gabarits) qui les rendent moins adaptables à d'autres vocations. L'intention pour ces espaces stratégiques est de favoriser leur requalification progressive en quartiers complets, au fil des occasions et des intentions de leurs propriétaires, tout en assurant dans l'intérêt le maintien des activités ou leur transfert dans les projets de redéveloppement, tel qu'illustré à l'objectif 4.2.
- Les **espaces à développer**, en jaune, sont constitués de friches ou de lots vacants qui n'ont jamais été urbanisés et sont théoriquement constructibles. Puisque les contraintes au développement sont susceptibles d'y être faibles, l'intention pour ces espaces est la même que pour les terrains à requalifier, soit de créer des milieux de vie complets, mixtes et compacts tout en préservant les milieux naturels ou les arbres matures lorsque c'est applicable.

Les balises d'aménagement énoncées à l'objectif 4.1 tiennent compte du plan ci-contre afin de guider les interventions sur le territoire, sans que leur application ne soit liée à un degré d'intervention spécifique en référence aux catégories d'espaces identifiées. Comme pour les autres orientations, ces balises d'ordre général sont complémentaires avec les balises d'aménagement sectorielles présentées à la partie 5 ; elles sont cependant particulièrement importantes à considérer pour les développeurs et propriétaires de terrains, puisqu'elles touchent davantage le domaine privé que les balises générales découlant des autres orientations. Les balises d'aménagement générales et sectorielles seront intégrées lors de l'analyse des demandes de PIIA applicables, tel que précisé à la section 4.3.



Plan 2.3g – Potentiel de transformation du centre-ville (à titre indicatif)

Objectif 4.1 : Réaliser des projets immobiliers résilients et de haute qualité

L'intensification des activités au centre-ville et la densification du cadre bâti exigeront une attention particulière afin d'encourager la compacité, la durabilité et la qualité architecturale des futurs projets immobiliers, lesquels participeront à l'émergence de la signature distinctive du centre-ville. L'intégration de normes et critères dans les règlements d'urbanisme, de même que l'application des balises d'aménagement du PPU, guideront la conception de ces développements.

Une transition vers une morphologie urbaine plus compacte contribuera de manière positive à l'aménagement de l'espace public. Les nouveaux développements devront entrer en relation dynamique avec le domaine public par un traitement intelligent des interfaces publiques et privées, notamment par l'encadrement des rues, des places ou des parcs par un front bâti continu. La répartition de la densité pourra également se traduire de différentes manières en modulant les hauteurs, en variant les typologies bâties et en dégageant de l'espace au sol pour aménager des cours s'arrimant au réseau d'espaces publics.

Le design et l'intégration architecturale des bâtiments de grande hauteur préconisent différentes approches. La prise en compte des trois composantes du bâtiment, soit le basilaire, le corps principal et le couronnement offre une réponse adaptée à la création d'un centre-ville de qualité et distinctif. Le basilaire a pour rôle de soutenir l'expérience piétonne et de développer une ambiance à échelle plus humaine, tandis que le corps principal et le couronnement participent à définir la silhouette du centre-ville.

Les espaces libres au sol, finalement, contribueront à la qualité de vie des usagers et intégreront des liens actifs pour faciliter les déplacements. Les aménagements paysagers de formes variées (cours, esplanades, parvis) participeront à la lutte contre les îlots de chaleur urbains, à la biodiversité urbaine et à la gestion des eaux de ruissellement par l'intégration d'infrastructures vertes.

Balises d'aménagement – implantation bâtie

- a. Densification par une forme urbaine compacte et des typologies bâties diversifiées.
- b. Transformation et développement des espaces minéralisés.
- c. Implantation des bâtiments assurant un encadrement de l'espace public.
- d. Implantation des bâtiments tenant compte des contraintes sonores (autoroutes) par une compacité du grain bâti (mur-écran).
- e. Implantation des bâtiments assurant l'ensoleillement des logements et des espaces libres.
- f. Présence de cours et d'espaces paysagers de dimensions appréciables par une faible empreinte au sol des bâtiments.
- g. Affirmation de fronts bâtis continus le long des boulevards.
- h. Implantation et articulation volumétrique proposées prenant en considération les problèmes de couloirs de vent et d'ensoleillement.



Figure 2.3d – Redéveloppement d'un espace minéralisé

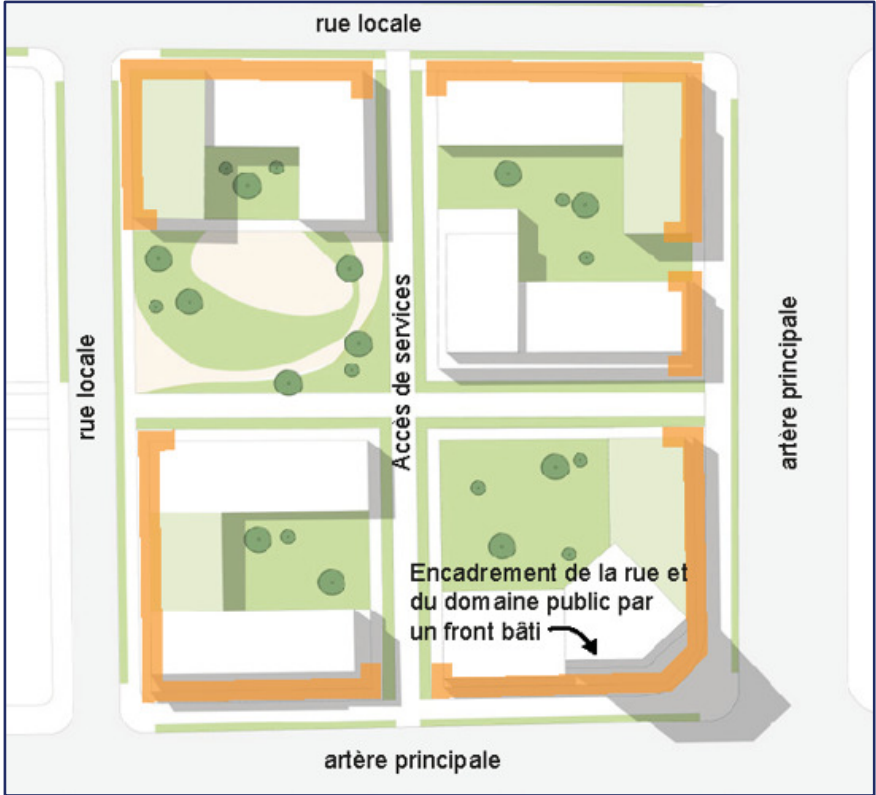


Figure 2.3e – Implantation bâtie d'un îlot type



Figure 2.3f – Encadrement de l'espace public par un cadre bâti compact



Encadrement bâti d'une rue locale, Vancouver

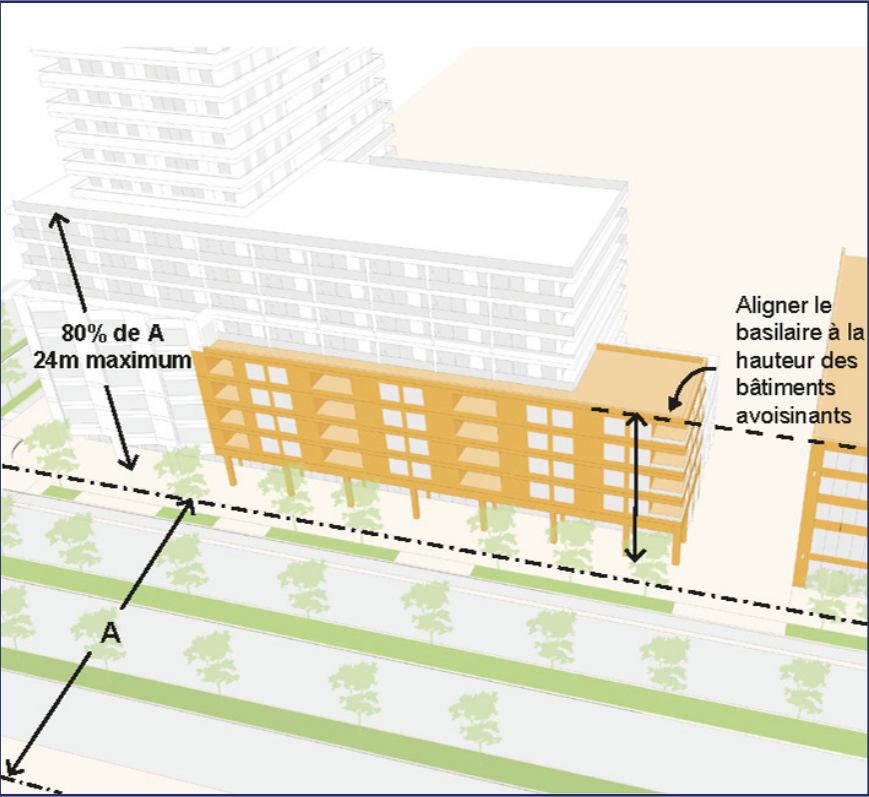


Figure 2.3g – Adaptation des basilaire à l'échelle de la rue

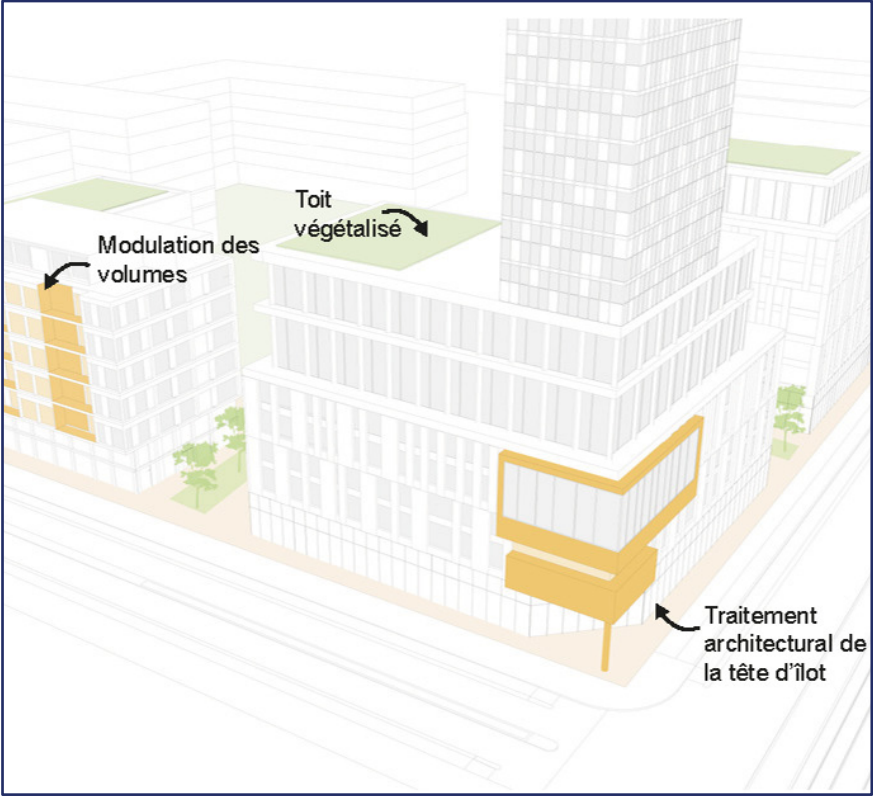


Figure 2.3h – Traitement architectural en terrain d'angle

Balises d'aménagement – architecture

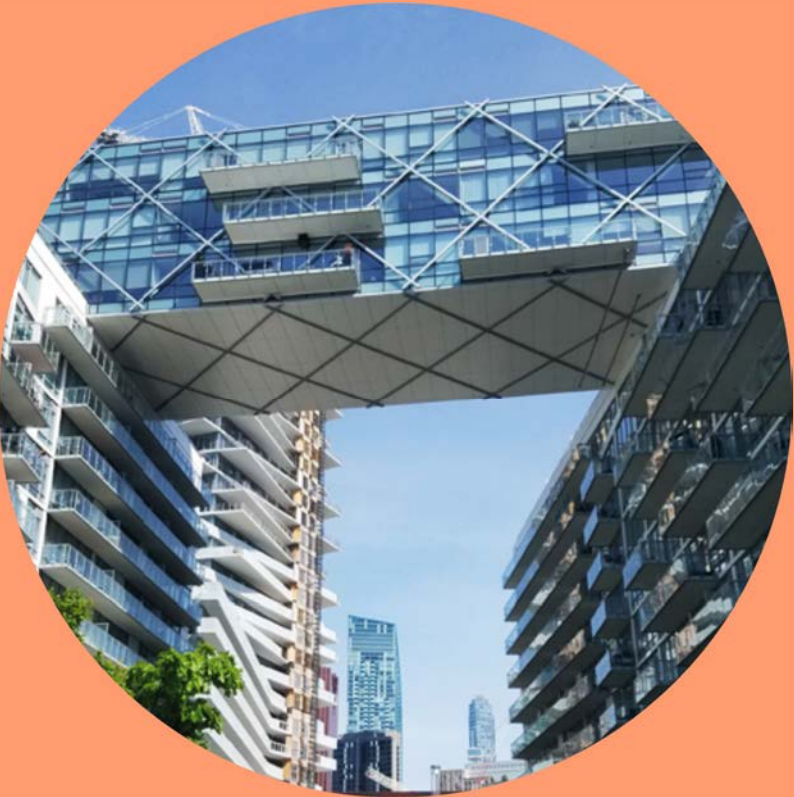
- a. Traitement architectural au langage contemporain.
- b. Architecture exemplaire visant l'affirmation de l'identité du secteur.
- c. Traitements distinctifs participant à la vitrine autoroutière et à la réduction du bruit autoroutier.
- d. Architecture et articulation des hauteurs adaptées à la nature des intersections.
- e. Variation des gabarits et des typologies.
- f. Adaptation des basilaire à l'échelle de la rue et des bâtiments avoisinants.
- g. Gradation des hauteurs assurant l'intégration des bâtiments dans le milieu.
- h. Modulation des volumes pour tous les bâtiments.
- i. Traitement architectural pour les bâtiments implantés en tête d'îlot et sur les terrains d'angle.
- j. Composition rythmée des façades des bâtiments (avancées, retraits, décrochés, affirmations verticales, etc.).
- k. Interaction des rez-de-chaussée avec l'espace public par la transparence, l'accessibilité et l'articulation des façades avec l'espace public.
- l. Intégration d'un affichage sobre et de qualité à l'architecture des façades.
- m. Intégration architecturale des entrées aux stationnements.
- n. Intégration de mesures de verdissement sur les bâtiments.
- o. Haute performance environnementale et énergétique des bâtiments.
- p. Prédilection accordée aux matériaux durables ou recyclés.



Gradation de hauteur adaptée au milieu, Vancouver



Composition rythmée des façades et interaction du RDC avec l'espace public



Perspective par interconnexion entre bâtiments, Toronto

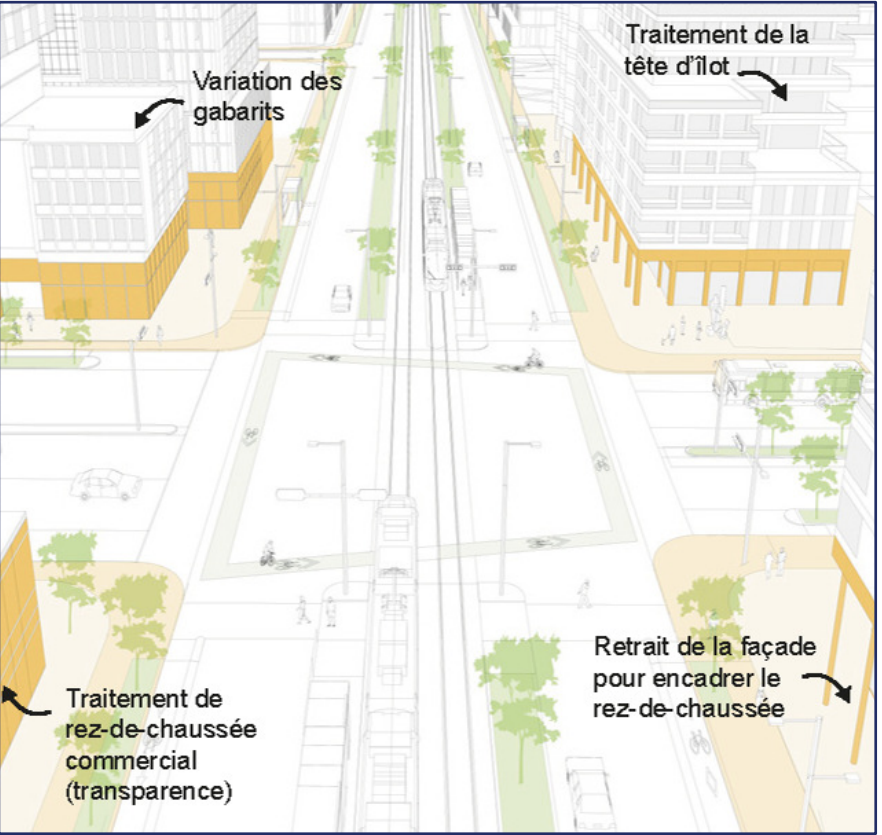


Figure 2.3i – Traitement architectural à l'intersection de boulevards

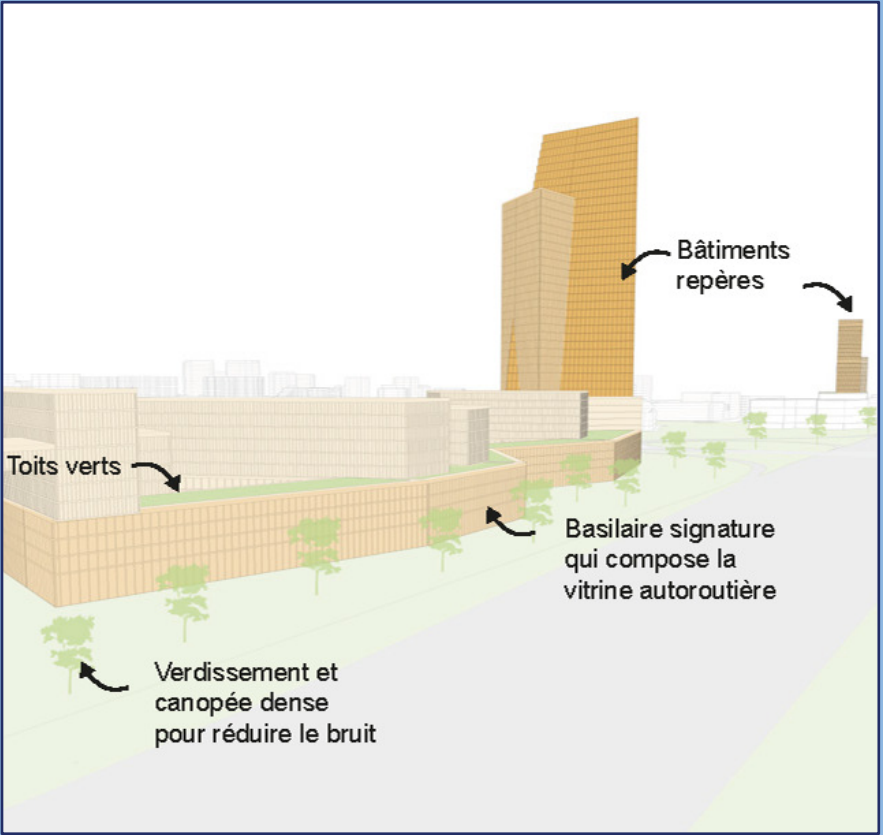


Figure 2.3j – Vitrines autoroutières et bâtiments repères

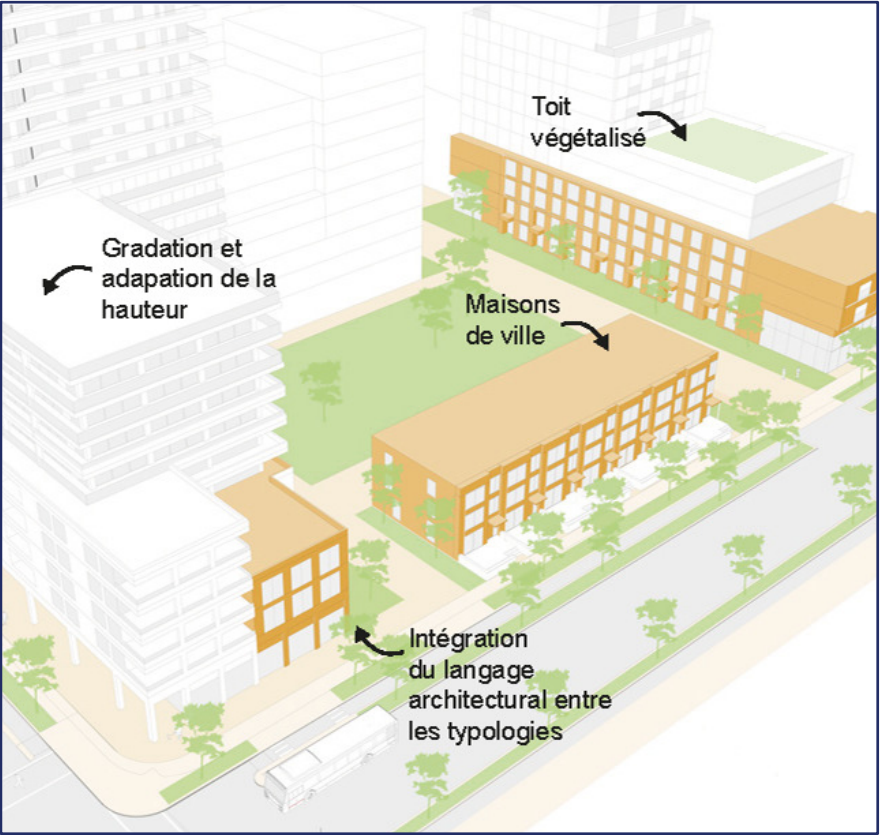


Figure 2.3k – Intégration du langage architectural entre les typologies bâties



Traitement architectural à l'intersection d'une artère, Vancouver



Bâtiment repère identitaire, Malmö (© Kaszstudios)



Intégration du langage architectural et des hauteurs, Montréal (© Google)

Balises d'aménagement – aménagements extérieurs

- Intégration et aménagement de liens piétons sur le domaine privé.
- Arrimage des aménagements sur les domaines privés et publics, notamment en cour avant.
- Amélioration de la qualité des aménagements paysagers visibles de la rue ou de l'autoroute.
- Aménagement d'une bande tampon paysagère le long de la voie ferrée.
- Performance environnementale élevée des aménagements extérieurs.
- Aménagements paysagers des espaces communs combinant la biorétention et les fonctions récréatives.
- Intégration des milieux naturels (espaces boisés, milieux humides, etc.).
- Verdissement et requalification des surfaces minérales existantes.
- Préservation et augmentation de la canopée.
- Réduction du stationnement extérieur au profit du stationnement intérieur.
- Mutualisation et intégration harmonieuse des entrées charretières au sein d'un même îlot en privilégiant les ruelles d'accès privées.
- Réduction du nombre d'entrées charretières sur un terrain et sur les artères structurantes.
- Mutualisation de la gestion des déchets arrimée aux accès véhiculaires sur les artères.
- Végétalisation et paysagement des toits pour les bâtiments de 6 étages et plus.

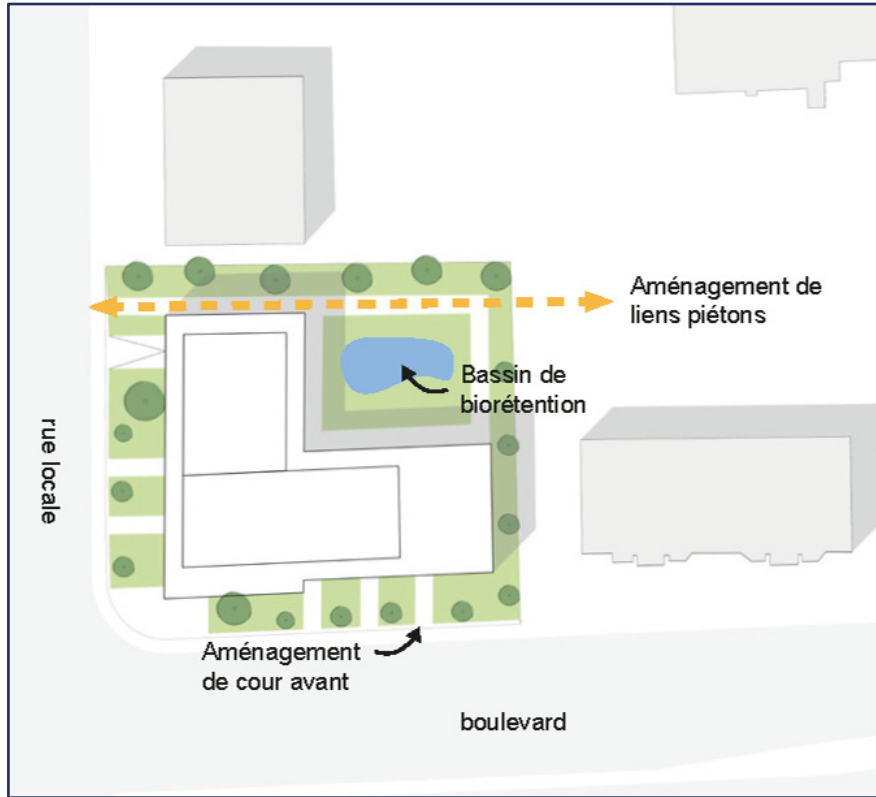


Figure 2.3l – Aménagement paysager intégrant la gestion des eaux

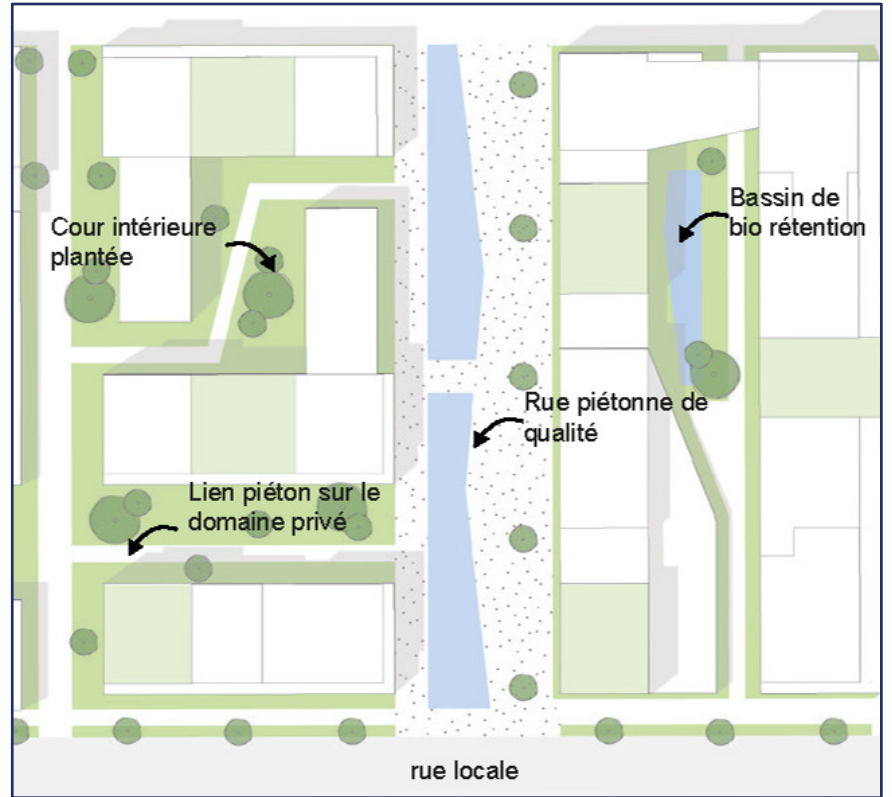


Figure 2.3m – Diversité des aménagements extérieurs de terrains privés



Végétalisation des surfaces minérales, Montréal

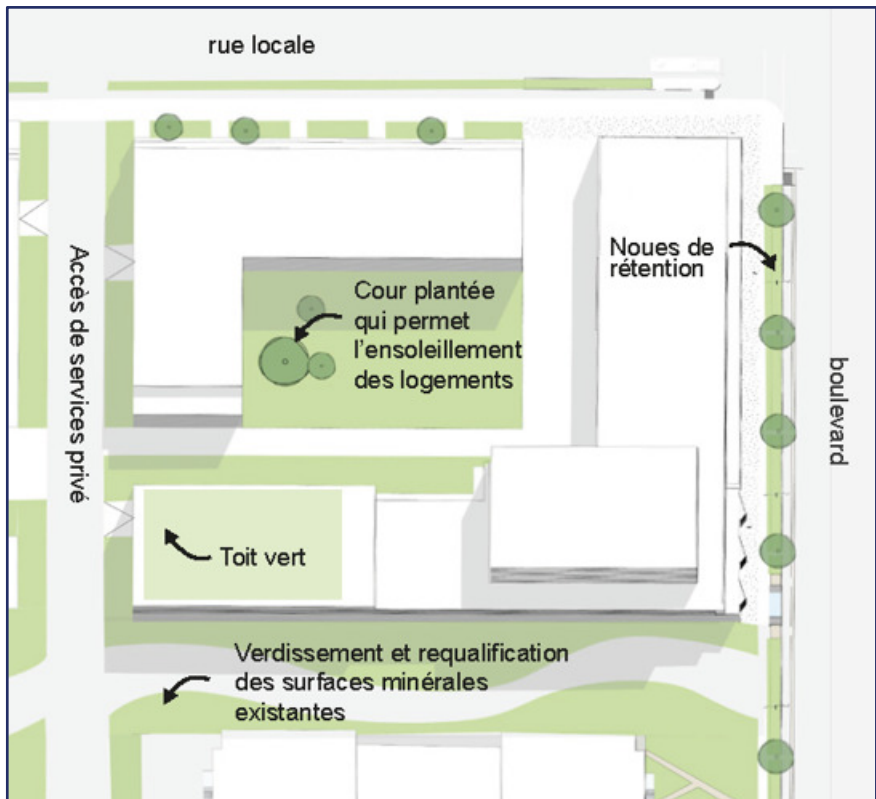


Figure 2.3n – Aménagement extérieur d'un îlot perméable et vert



Aménagement de cour avant, Vancouver

Objectif 4.2 : Transformer les grands espaces commerciaux et de stationnement

Les nombreux centres commerciaux et aires de stationnement commerciales ou institutionnelles du centre-ville offrent un potentiel important de transformation. L'intensité et le type d'utilisation du sol de ces grands sites monofonctionnels correspondent de moins en moins aux besoins des usagers et aux valeurs foncières en forte croissance. Ces espaces seront donc bientôt appelés à évoluer vers des quartiers mixtes, denses et à échelle humaine afin d'assurer leur prospérité future et leur permettre de s'adapter notamment aux nouvelles réalités du commerce de détail. Cette transformation s'effectuera graduellement au fil des années et décennies à venir, selon les occasions du marché, les intentions des acteurs privés et publics présents sur le territoire et la planification et réglementation municipales.

La requalification des grands espaces commerciaux s'inscrit dans une tendance nord-américaine, laquelle est illustrée par de nombreux exemples. Le cas du centre commercial Don Mills à Toronto exprime bien cette volonté des grands propriétaires fonciers, en collaboration avec les administrations municipales, de planifier dans le long terme le redéveloppement de ces sites stratégiques en assurant une intégration réussie avec les milieux existants.

Le phasage judicieux du redéveloppement est un élément clé de ces projets, puisqu'il permet la poursuite des activités commerciales existantes tout en assurant l'émergence de nouveaux projets immobiliers mixtes. Ceux-ci pourront, progressivement, intégrer et optimiser la rentabilité de ces commerces en les structurant autour d'un réseau de rues, de parcs et d'espaces publics où un large bassin de clientèle potentielle se retrouvera. Ces requalifications s'adapteront aux caractéristiques spécifiques du contexte dans lequel elles s'inscrivent et s'appuieront sur les différentes intentions détaillées dans les orientations, les projets phares et les balises d'aménagement antérieures afin de façonner des quartiers exemplaires aux identités distinctes.

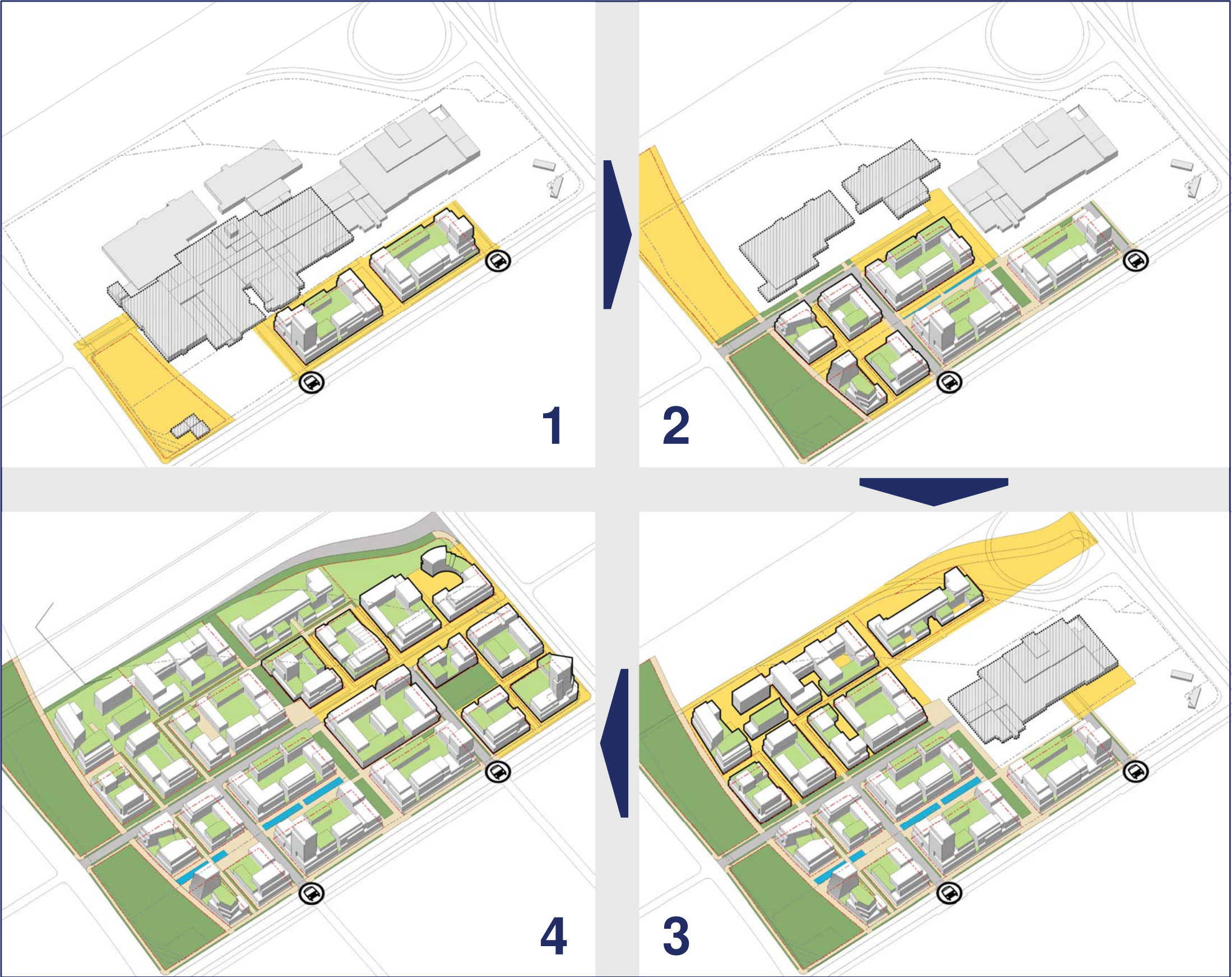


Figure 2.3o – Illustration de redéveloppement progressif d'un centre commercial (à titre indicatif)

Orientation 5 : Une mosaïque de quartiers animés, habités et distinctifs

Alors que les quatre premières orientations permettront de structurer, consolider et favoriser le redéveloppement du territoire, la cinquième et dernière orientation vise à accroître la vitalité urbaine du centre-ville. Pour ce faire, une attention particulière sera portée à l'animation de l'espace public, au développement économique, à la mixité fonctionnelle et socio-économique du territoire, à l'abordabilité résidentielle et à l'offre en équipements et services municipaux.

Objectif 5.1 : Planifier le déploiement des équipements institutionnels et communautaires

La planification des équipements et des services publics en amont des projets d'envergure et de redéveloppement est une condition de premier plan pour attirer de nouveaux ménages au centre-ville. L'implantation d'écoles, d'équipements culturels et sportifs, de centres de soins de santé, de locaux communautaires, pour ne nommer que ceux-ci, sera réfléchi de manière complémentaire et concomitante à la conception des projets immobiliers. En tenant compte de cet aspect en amont des projets, en maintenant ouvert le dialogue avec et entre les différents acteurs publics, parapublics et privés, la Ville sera en mesure de planifier l'installation de ces équipements selon les besoins projetés, plutôt qu'en réponse aux demandes ultérieures ou imprévues.

Objectif 5.2 : Favoriser l'émergence de logements sociaux, communautaires et abordables

La diversification et l'abordabilité résidentielle dans un marché immobilier en effervescence, principalement axé sur le logement en copropriété ou locatif haut de gamme, seront essentielles pour permettre une meilleure mixité sociale au centre-ville. L'inclusion de logements sociaux, communautaires, abordables ou familiaux constituera un levier pour consolider la diversité du tissu social, notamment en attirant les familles au centre-ville, tout en contribuant à la signature distinctive de celui-ci. À cet égard, la Ville de Laval agira de manière exemplaire quant au développement des terrains dont elle est propriétaire et à la création d'une réserve foncière aux fins de logement social et communautaire.

Objectif 5.3 : Encourager la mixité des usages et optimiser l'offre de commerce de détail

L'émergence de milieux de vie complets nécessitera une variété d'activités et d'usages du sol, non seulement à l'échelle de chaque quartier, mais également par l'intégration d'une mixité verticale dans la conception même des projets immobiliers. Une augmentation de l'offre de services et de commerces de proximité, en particulier les services de base, sera encouragée dans les quartiers principalement résidentiels. Cette proximité des différents usages assurera le développement de quartiers axés sur les courtes distances, encourageant les déplacements actifs et améliorant la sécurité alimentaire des résidents. Le redéveloppement ou la consolidation urbaine des grands ensembles commerciaux par des projets mixtes permettra, à l'inverse, d'intégrer progressivement la dimension résidentielle dans ces secteurs.



Melbourne (© John Gollings)



Laval (© Vincent Girard)



Helsinki (© Pyry Kantnen)



Hambourg (© Thomas Hempel)

Objectif 5.4 : Favoriser le développement économique et consolider les pôles d'emplois à haute valeur ajoutée

La croissance urbaine, l'amélioration des espaces publics et des infrastructures et la création de quartiers complets et diversifiés auront, comme d'autres villes l'ont démontré, un effet de levier important sur le développement économique du secteur en attirant des entreprises souhaitant faire bénéficier leurs travailleurs d'un milieu de vie et d'emploi agréable, efficace et stimulant.

Bien que le mélange des fonctions et des activités soit généralement recherché partout au centre-ville, certaines concentrations économiques devront être renforcées plutôt que décentralisées, notamment en raison de la nature de leur grappe industrielle. La Cité de la Biotech et le projet du Carré Laval (pôle de l'innovation) en sont de bons exemples. L'émergence ou la consolidation de ces pôles d'emplois à haute valeur ajoutée permettra d'accélérer la croissance économique du centre-ville, de confirmer sa vocation à titre de cœur économique de Laval, et d'assurer la prospérité future de la ville en général.

Objectif 5.5 : Assurer l'animation et l'appropriation de l'espace public

L'ajout de nombreux nouveaux espaces publics offrira des sites propices au déploiement d'une offre culturelle, sportive et récréative tout au long de l'année, insufflant ainsi dynamisme et énergie dans les différents quartiers du centre-ville. L'engouement pour les spectacles offerts dans le cadre du programme des Zones musicales démontre la pertinence de multiplier ce genre d'initiatives, tout en misant sur différents créneaux d'animation et d'utilisation de l'espace public.

Les places publiques intégreront de l'art public, des aménagements et des activités temporaires afin de créer des ambiances inusitées et stimulantes, de favoriser la découverte et de renforcer le sentiment d'appartenance des Lavallois(es) pour leur centre-ville. La diversité dans les vocations et le design des espaces verts et publics permettront également d'en assurer l'appropriation, en répondant à l'ensemble des besoins qui y sont reliés tels que les loisirs, la socialisation, les sports et l'accès à la nature.

Les choix dans l'aménagement, les activités et la programmation de l'espace public veilleront à tenir compte des caractéristiques et ambiances propres à chaque quartier existant et en devenir. La prépondérance de la dimension culturelle dans le secteur du métro Montmorency, inhérente au projet *Métamorphoses créatives*, constituera un exemple pouvant être répété sous des formes différentes dans d'autres secteurs du centre-ville.



Laval

Partie 3

Projets structurants



Partie 3 – Projets structurants

3.1 Projets phares

Le parc linéaire du Souvenir

Le parc de l'innovation

Le boulevard urbain Saint-Martin

3.2 Projets identitaires

La boucle culturelle

L'esplanade de l'Avenir

La rue commerciale

Les projets structurants sont des propositions d’espaces publics élaborées afin de donner le ton à la concrétisation de la vision du centre-ville et de définir les ambiances et vocations souhaitées pour les différents quartiers qui le composent. Ces interventions visent également à lier les multiples composantes du territoire, notamment par la mise en réseau des espaces verts et publics et l’aménagement des rues, et à assurer qu’elles forment un tout cohérent de manière à créer des promenades urbaines au centre-ville. La réalisation de ces projets s’échelonnera sur plusieurs décennies, au gré des opportunités. Le contenu de cette partie n’exclut pas la possibilité d’intervenir dans d’autres secteurs du centre-ville avec des aménagements s’inspirant des projets proposés.

Les projets structurants sont regroupés en deux catégories. Les projets phares représentent des gestes d’envergure qui nécessiteront des investissements significatifs et dont la portée s’inscrira à l’échelle régionale et métropolitaine. Les projets identitaires, quant à eux, constitueront des leviers importants dans la création de milieux de vie complets. Leur impact se mesurera ainsi autant à l’échelle du quartier qu’à celle de la ville.

Certains de ces projets, par leur ampleur et la complexité de leur réalisation, nécessiteront des études et des analyses préparatoires ainsi que la mise en place de diverses instances de planification et de gouvernance, pour assurer la coordination entre la Ville et les partenaires impliqués.

3.1 Projets phares

Projet 1 : le parc linéaire du Souvenir

Un espace fédérateur et emblématique pour le centre-ville

Le futur réseau d'espaces verts et publics au centre-ville sera incarné en premier lieu par le projet du parc linéaire du Souvenir, une infrastructure paysagère qui se déploiera le long de l'axe historique du chemin du Trait-Carré. Épine dorsale de la nouvelle armature verte, le parc linéaire reliera l'hôtel de ville, le Carré Laval, la Cité de la Biotech, les quartiers de l'Avenir et Montmorency et le site boisé du Trait-Carré.

Multifonctionnel, le parc linéaire du Souvenir offrira un espace propice à la fois à la promenade, au jeu, à la relaxation et aux activités sociales, sportives et de rassemblement. Ses aménagements seront diversifiés afin de proposer une succession d'ambiances et de vocations. Les Lavallois(es) y retrouveront des espaces boisés, des plaines végétalisées, des points d'eau, des places publiques, des modules de jeux et même de petits plateaux sportifs. Une grande variété de composantes seront incluses dans cette programmation de l'espace dont la cohérence et la signature paysagère seront assurées par l'élaboration préalable d'un plan d'aménagement, et dont l'animation découlera d'un encadrement bâti dense et mixte à ses abords. Le parc linéaire du Souvenir sera un lieu de contemplation pour petits et grands, un espace qui marquera un temps de pause en marge de l'animation du centre-ville, et une source de fierté pour l'ensemble des Lavallois(es).

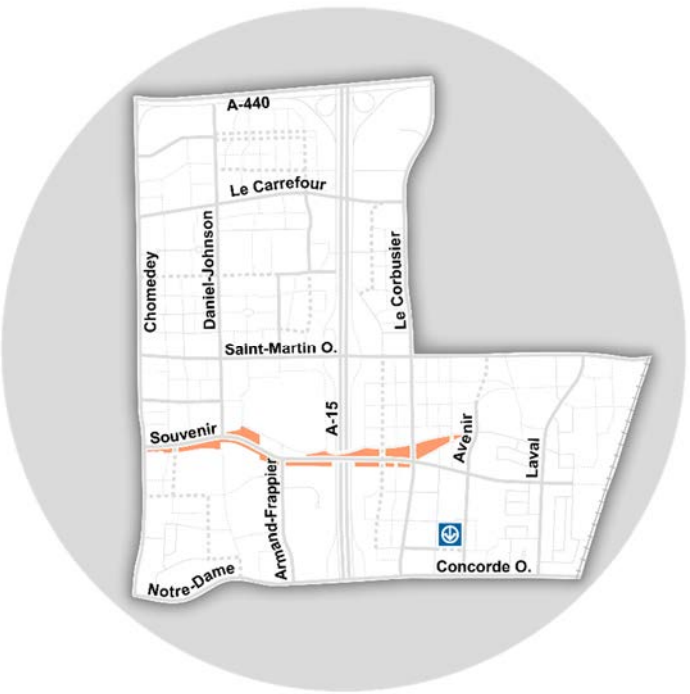
Par son envergure et sa localisation, ce parc consolidera et mettra en réseau les espaces naturels et urbains qui le jouxtent. Ce rôle fédérateur permettra à l'ensemble des composantes paysagères de répondre à différents besoins, y compris la gestion des eaux de pluie, la tenue d'activités récréatives programmées ou spontanées et l'intensification de la mobilité active. Écrin de biodiversité, le parc rendra aussi d'importants services écologiques, en devenant notamment un habitat pour la petite faune et en constituant un corridor écologique reliant des milieux naturels existants ou en devenir.

Le projet posera également un geste civique d'exception par l'aménagement d'une dalle végétalisée au-dessus de l'autoroute 15, dans l'axe du boulevard du Souvenir. En enjambant cette barrière urbaine, le parc réparera la fracture historique et paysagère du centre-ville et joindra formellement, à l'échelle humaine, les deux parties de ce territoire.

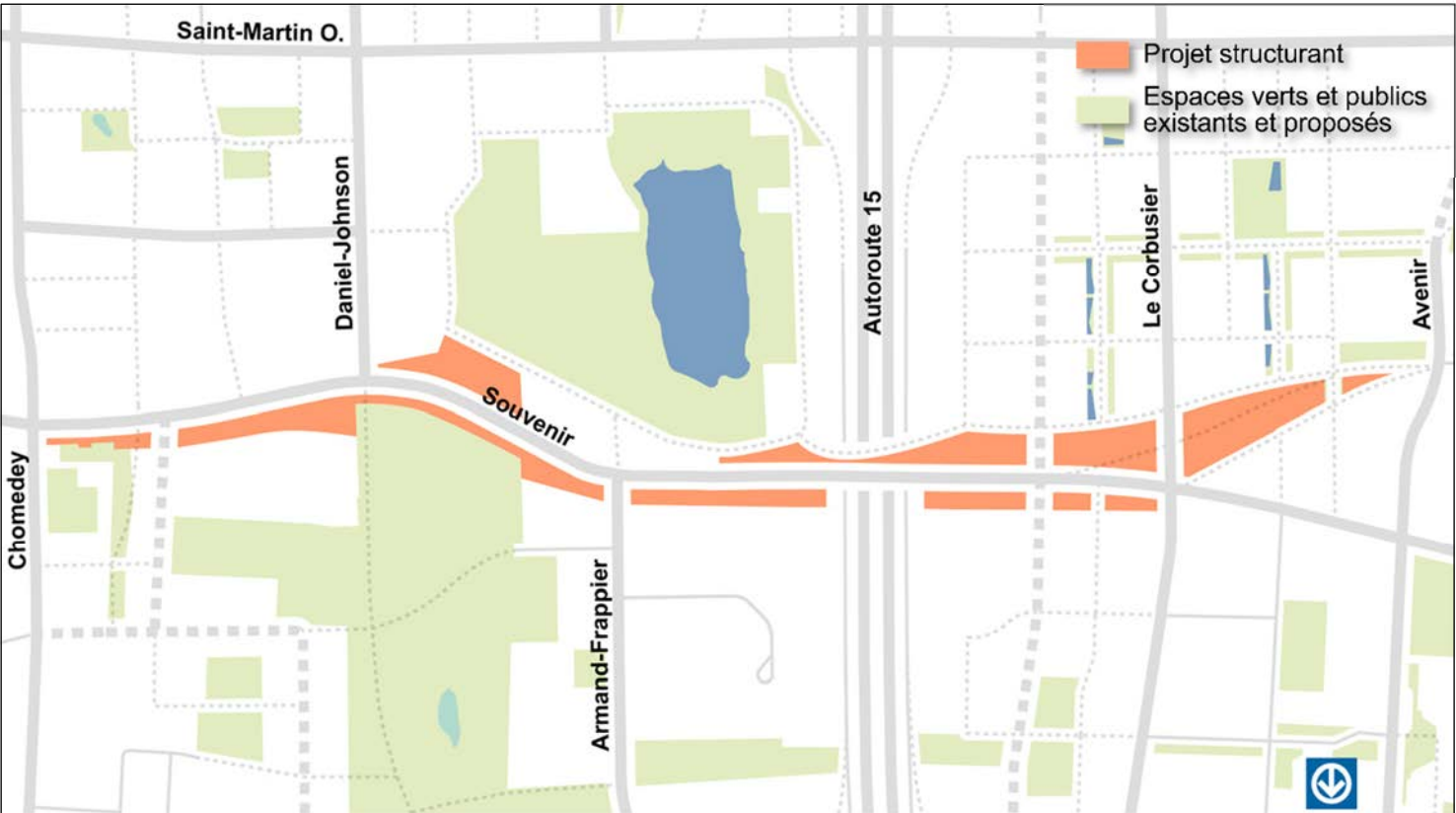
À l'image des grands parcs urbains du monde, le parc linéaire du Souvenir créera ainsi une adresse et un point de repère emblématique pour le centre-ville, arimant son identité à la vision *Urbaine de nature*.

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

- Élaboration d'un concept d'aménagement détaillé pour chaque segment du parc linéaire.
- Construction d'une plateforme végétalisée au-dessus de l'autoroute 15.
- Aménagement d'un réseau de liens actifs et de traverses piétonnes desservant le parc linéaire et le reliant aux quartiers adjacents.
- Plantation massive dans le corridor du parc, avec différenciation des espèces et des végétaux selon les ambiances et les vocations recherchées.
- Intégration de l'eau dans les aménagements sous différentes formes, y compris des bassins de rétention paysagers, des jardins de pluie, des noues, des ruisseaux, des fontaines ou des pataugeoires.
- Aménagement de places publiques, d'installations et d'équipements diversifiés et distinctifs le long du parcours.
- Programmation et activités pour les quatre saisons.
- Établissement d'une signature paysagère et esthétique par le mobilier urbain, l'éclairage, l'art public et les matériaux de recouvrement des surfaces minérales.
- Jeu de percées visuelles offrant des perspectives sur les quartiers et éléments identitaires du centre-ville.
- Reconfiguration du boulevard du Souvenir et végétalisation de ses abords.



Boulevard du Souvenir, Laval



Plan 3.1a – Emplacement proposé du parc linéaire du Souvenir (à titre indicatif)

Repenser le boulevard du Souvenir

Le boulevard du Souvenir sera partie intégrante du projet du parc linéaire. Les vues en coupe présentées ci-après sont situées approximativement entre l'autoroute 15 et le boulevard Le Corbusier. Elles permettent d'entrevoir comment le boulevard pourra être reconfiguré de manière à s'inscrire naturellement dans l'ambiance, les aménagements et la vocation prévue pour le parc. En transformant les aires de stationnement de surface, le parc du Souvenir favorisera également le redéveloppement des terrains adjacents en quartiers mixtes et animés par un effet de levier lié à la valeur ajoutée que procurent les grands espaces publics urbains.

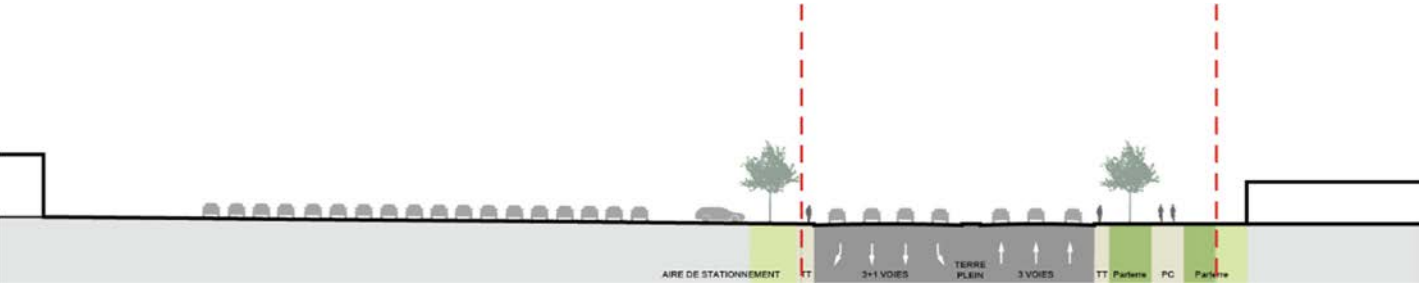


Figure 3.1a – Vue en coupe du boulevard du Souvenir actuel et de ses abords



Figure 3.1b – Vue en coupe du boulevard du Souvenir proposé et de ses abords (à titre indicatif)

Un parc, plusieurs vocations

Le parc linéaire du Souvenir proposera une promenade qui s'entrelacera de façon dynamique au paysage et aux milieux de vie avoisinants. Il accueillera une multitude de vocations et présentera différentes unités de paysage qui seront précisées lors de l'élaboration de son concept d'aménagement. Son caractère sera également influencé par les projets immobiliers qui prendront forme à ses abords. L'intégration d'une programmation variée enrichira l'expérience des résidents, des étudiants, des travailleurs et des touristes du centre-ville tout le long de son parcours et favorisera l'appropriation du parc par les Lavallois(es). Les photos ci-dessous permettent de visualiser des interventions comparables et d'évoquer la diversité recherchée pour les vocations et les ambiances.



Warragul (© Andrew Lloyd)



Ypres (© Yannick Milpas)



Singapour (© Context Landscape Architecture)



Bryga (© Mika Huisman)

Quelques sources d'inspiration



Mechelen (© OMGEVING)



Boston (© Greenway Conservancy)



Giessen (© Hanns Joosten)



Heilbronn (© Nikolai Benner)



Figure 3.1c – Perspective d'ambiance du parc linéaire du Souvenir (à titre indicatif)

Projet 2 : le parc de l’innovation

Un site hors du commun, au cœur du centre-ville

La carrière Lagacé, une excavation à ciel ouvert exploitée jusqu’en 1976 et aujourd’hui connue sous le nom de Carré Laval, a laissé un vestige inusité au cœur du centre-ville. La transformation du lieu par les travaux d’extraction a permis de mettre à nu les caractéristiques géologiques naturelles et de faire émerger un nouveau paysage de roc, de falaises et d’eau, où la nature reprend tranquillement ses droits. La mise en valeur de ce site historique, témoin d’une époque révolue, deviendra le symbole du souci écologique qui anime aujourd’hui la pensée contemporaine tout en offrant l’occasion d’innover en matière d’aménagement de l’espace public.

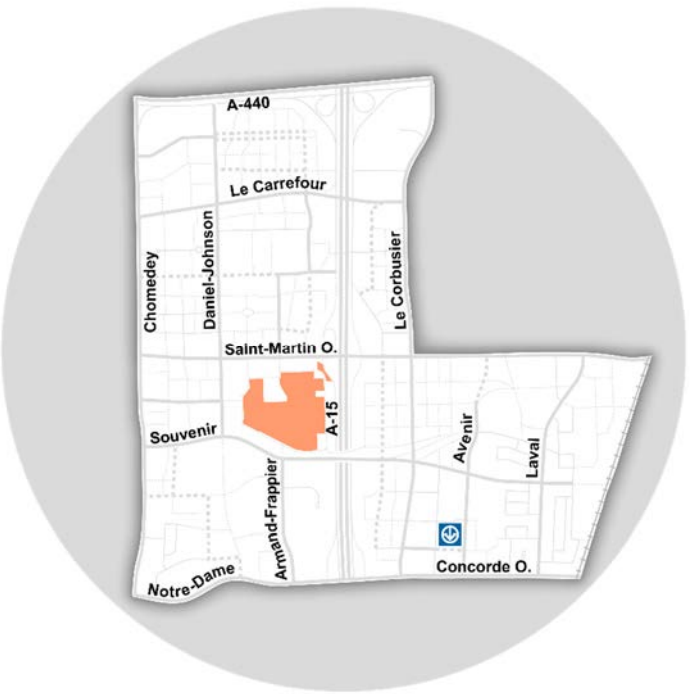
Le parc de l’innovation s’inscrira dans la requalification de l’ensemble du site du Carré Laval. La réalisation de ce grand espace public multifonctionnel stimulera la consolidation du centre-ville et symbolisera, par un geste emblématique, le renouveau de ce territoire. D’envergure métropolitaine, le parc constituera un pivot entre le bois Armand-Frappier, le parc linéaire du Souvenir et la rue commerciale au nord. Il deviendra un passage obligé à l’intérieur du grand réseau d’espaces verts et publics du centre-ville et contribuera à l’image de marque de celui-ci. En raison de son envergure et son identité visuelle forte, le parc jouera également l’important rôle de catalyseur du redéveloppement urbain et deviendra une source d’attraction pour les entreprises innovantes, leur main d’œuvre et leurs visiteurs.

Le redéveloppement du Carré Laval est un projet ambitieux qui sera animé par un principe fondamental : concevoir un quartier de l’innovation se voulant à la fois un milieu de vie à échelle humaine et une zone d’innovation sur un site exceptionnel au cœur du centre-ville lavallois. Par conséquent, l’élaboration du concept d’aménagement du parc s’arrimera à la vision d’ensemble du développement du site, laquelle émergera du plan directeur qui sera élaboré pour lui.

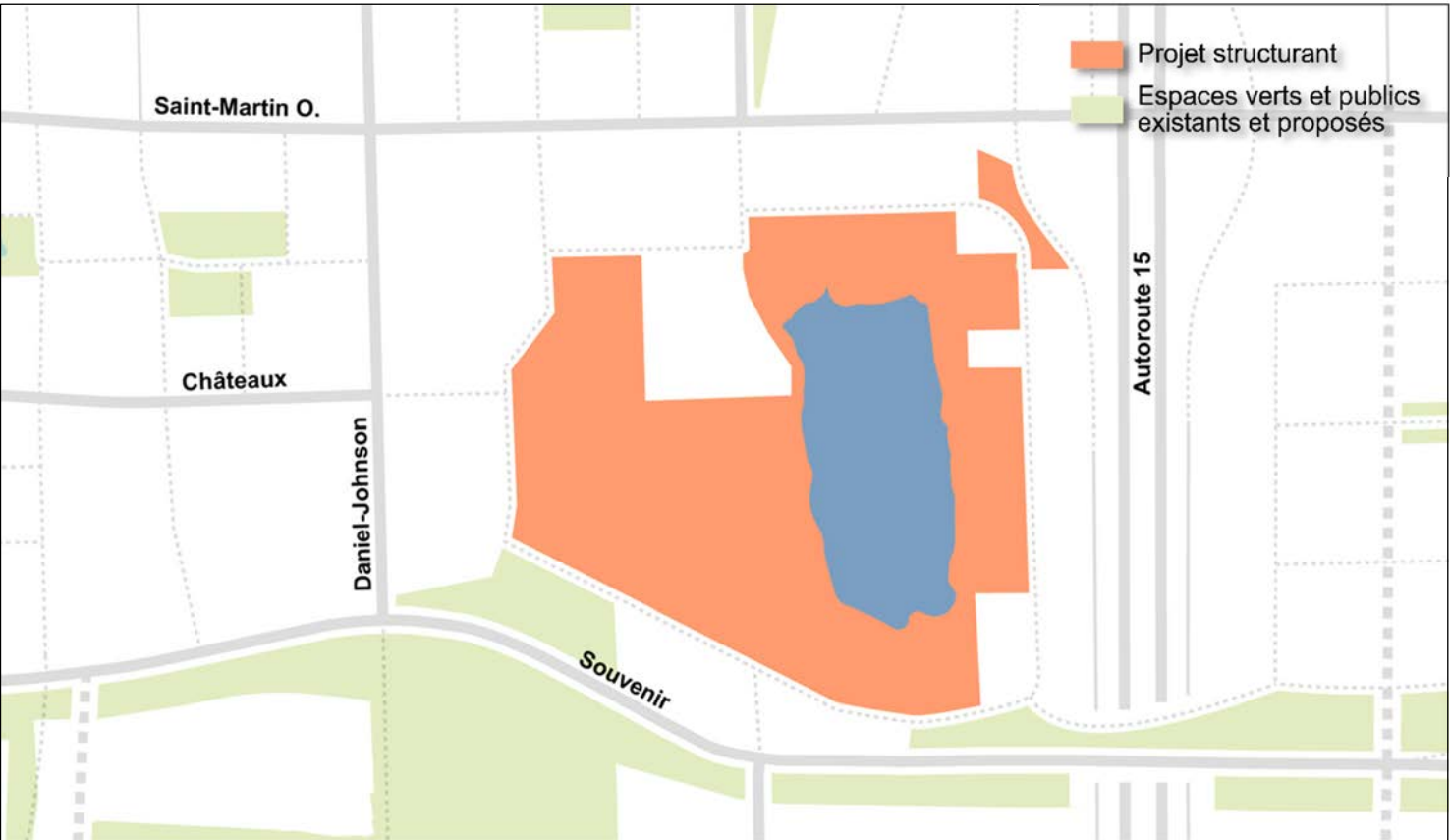
La relocalisation du dépôt à neige et sa requalification en espace public visent à mettre en valeur les caractéristiques paysagères spectaculaires du site, tout en donnant un accès au grand bassin d’eau existant. Le parc deviendra un lieu d’échanges et un catalyseur de créativité. Sa vaste superficie en fera finalement un lieu de prédilection pour la tenue de grands événements en plein air.

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

- Relocalisation du dépôt à neige.
- Élaboration du plan directeur de développement du Carré Laval.
- Intégration de liens actifs pour permettre la connectivité avec les autres composantes du centre-ville et favoriser la mobilité active.
- Élaboration d’un concept d’aménagement détaillé pour le parc.
- Aménagement d’un parc multifonctionnel d’envergure donnant accès au point d’eau et plaçant la créativité humaine au premier plan dans le choix des installations et de la programmation.
- Mise en scène de la carrière comme point focal du parc afin de tirer profit du paysage et de la topographie spectaculaires.
- Végétalisation importante, réhabilitation du bassin et restauration des milieux naturels du site.



Carré Laval, Laval



Plan 3.1b – Emplacement proposé du parc de l’innovation (à titre indicatif)

Quelques sources d'inspiration



Shanghai (© Yao Chen)



Zeewolde (© Land Art NL)



Shanghai (© Yao Chen)



Vantaa (© Pyry Kantonen)

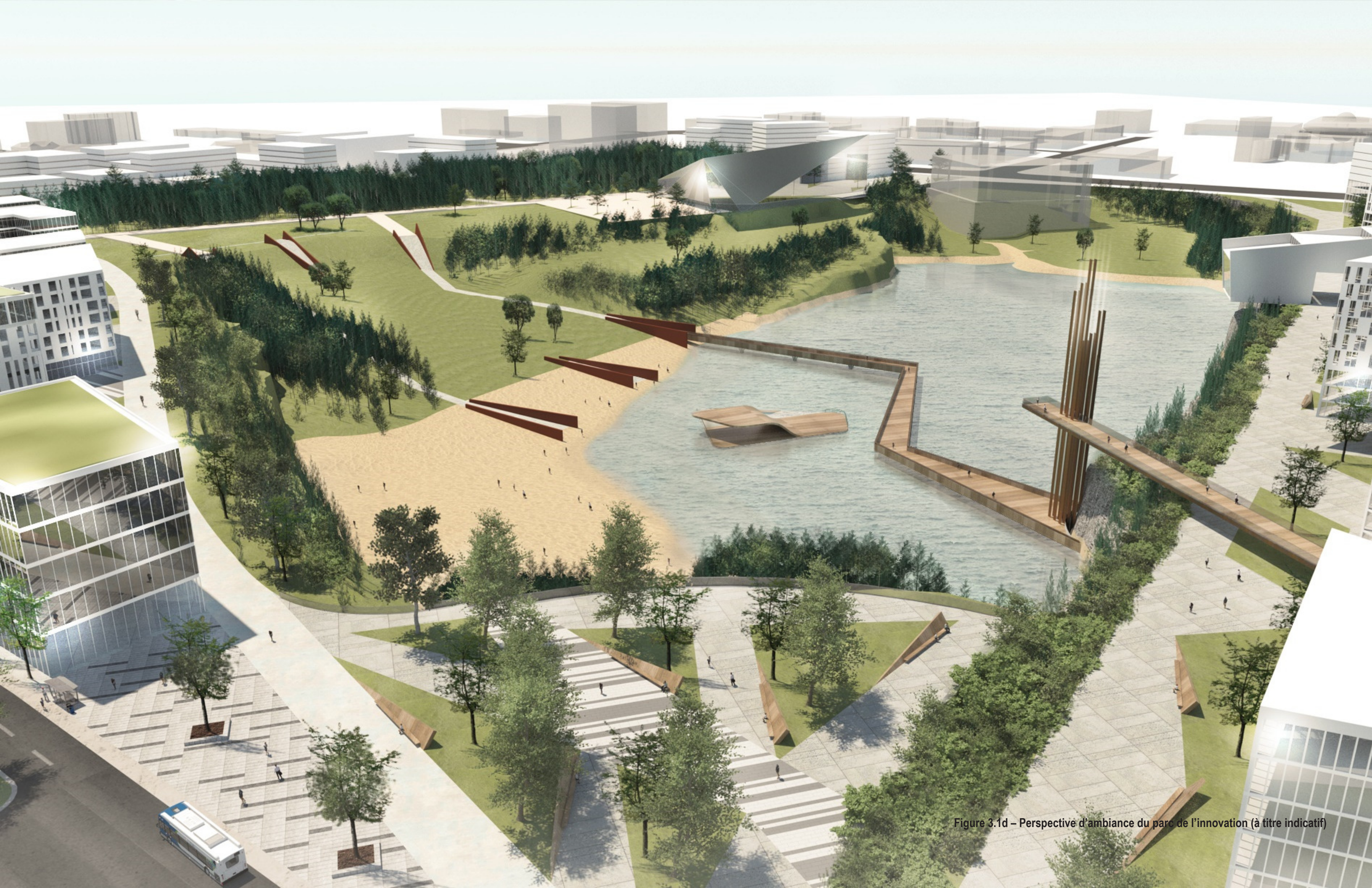


Figure 3.1d – Perspective d'ambiance du parc de l'innovation (à titre indicatif)

Projet 3 : le boulevard urbain Saint-Martin

Une grande avenue fonctionnelle, esthétique et identitaire

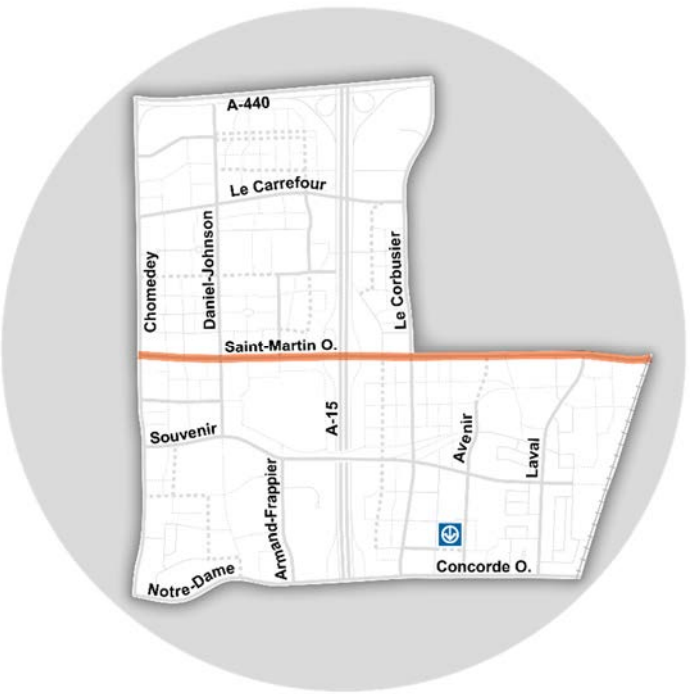
Le boulevard Saint-Martin est l'un des chemins fondateurs de l'île Jésus et l'un des plus importants axes est-ouest à l'échelle de la ville de Laval. Le projet structurant qui le concerne vise donc autant à permettre au boulevard Saint-Martin de refléter la nouvelle identité du centre-ville, que de rappeler sous une forme contemporaine son importance historique dans le déploiement de l'agriculture puis de l'urbanisation du territoire qu'il dessert.

La transformation de ce tracé stratégique en boulevard urbain jouera un rôle de premier plan dans la consolidation du centre-ville. L'aménagement d'une voie multimodale et inclusive dans l'emprise du boulevard permettra de rééquilibrer l'espace consacré aux divers modes de transport et de relier les différents quartiers du centre-ville, en plus de canaliser une croissance urbaine propice à la requalification de ses abords. Un nouvel encadrement bâti de grande hauteur, un alignement de construction rapproché de l'emprise publique, une plantation généreuse de long de l'axe, l'intégration de mobilier urbain distinctif et l'implantation d'une infrastructure de transport collectif conviviale et adaptée au contexte urbain insuffleront une identité actualisée à ce grand boulevard.

Cette requalification nécessitera une intervention multisectorielle qui touchera la mobilité, le design urbain, l'architecture de paysage, la foresterie et l'horticulture, ainsi que l'architecture et la gestion des interfaces entre l'espace privé et public. Tout en conservant son rôle d'axe de mobilité majeur pour l'automobile, l'insertion d'un mode structurant de transport en commun, tel un tramway, permettra d'augmenter la capacité de desserte du boulevard et favorisera un rééquilibrage progressif des modes de transport. L'aménagement de trottoirs larges, l'insertion de mobilier urbain de qualité et la plantation d'arbres permettront quant à eux de transformer l'axe en promenade plantée et d'encourager la déambulation piétonne, ce qui favorisera l'animation, la sécurité et la vitalité commerciale des bâtiments adjacents.

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

- Élaboration d'un concept d'aménagement détaillé pour la reconfiguration du boulevard.
- Réaménagement de l'emprise du boulevard afin d'améliorer l'expérience cycliste et piétonne en continuité avec les réseaux de mobilité active adjacents.
- Implantation d'un moyen de transport collectif structurant, tel un tramway, afin de renforcer la desserte est-ouest et l'accès au centre-ville depuis le reste de l'île.
- Végétalisation du boulevard et intégration de parcs et de placettes publiques ou privées verdoyantes pour offrir des stations de détente tout en contribuant à la création d'îlots de fraîcheur sur le parcours.
- Densification et consolidation du cadre bâti aux abords du boulevard avec des projets de plus grande hauteur et plus grand gabarit, à vocation mixte et de qualité architecturale supérieure.
- Réaménagement des abords de l'autoroute 15 (bretelles et viaduc) et de la voie ferrée afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes et la qualité paysagère des infrastructures.



Boulevard Saint-Martin, Laval



Plan 3.1c – Emplacement proposé des interventions sur le boulevard Saint-Martin (à titre indicatif)

Quelques sources d'inspiration



Lyon (© Lyon Confluence)



Canberra (© John Gollings)



Figure 3.1e – Perspective d'ambiance du boulevard Saint-Martin (à titre indicatif)

Reconfigurer le boulevard Saint-Martin

Bien qu'il n'existe pas de définition stricte d'un boulevard urbain, on entend ici par ce concept l'idée d'un axe routier d'importance qui, tout en conservant un grand débit de circulation, comporte quatre grandes caractéristiques : une configuration qui assure le confort des piétons et cyclistes, des aménagements permettant la socialisation, de la plantation abondante et une infrastructure efficace de transport en commun.

Les vues en coupe présentées ci-après représentent le boulevard Saint-Martin existant et tel qu'il est proposé. Ce boulevard étant configuré de manière relativement homogène pour son tronçon situé au centre-ville, les coupes constituent une représentation générale de la situation existante et du concept proposé, plutôt qu'un emplacement précis le long de l'axe.

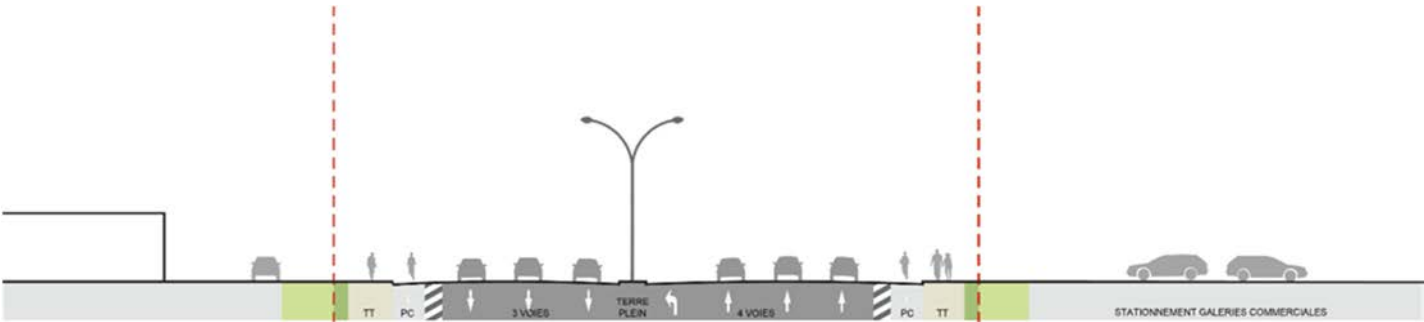


Figure 3.1f – Vue en coupe du boulevard Saint-Martin actuel et de ses abords

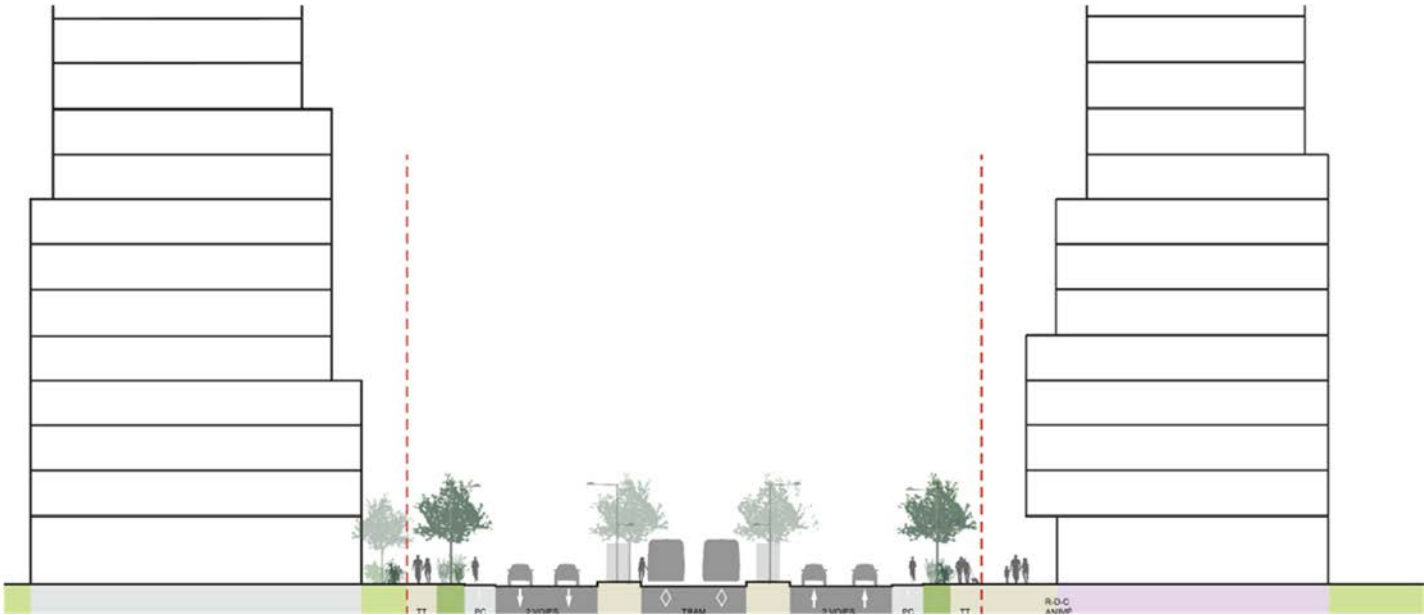


Figure 3.1g – Vue en coupe proposée du boulevard Saint-Martin et de ses abords (à titre indicatif)



Figure 3.1h – Perspective d'ambiance du boulevard urbain Saint-Martin (à titre indicatif)

3.2 Projets identitaires

Projet 4 : la boucle culturelle

Un circuit d’espaces publics pour déployer un laboratoire culturel

La boucle culturelle traduira la volonté de célébrer l’art, la culture et le savoir en reconnaissant la vitalité des institutions en place et à venir dans le secteur. Par la mise en œuvre du projet *Métamorphoses créatives*, la vision du développement culturel du secteur se déploiera à l’intérieur d’un quartier dense, dynamique et animé qui s’imposera comme pôle culturel phare. À cette boucle se rattachera un sentier artistique expérientiel dynamique et évolutif qui participera à l’animation et à l’identité du quartier en reliant la bibliothèque centrale, le centre de création artistique professionnelle, la Place Bell, la Maison des arts, les collèges et les universités et les espaces publics.

Le projet de boucle culturelle permettra de mettre en place les conditions nécessaires au déploiement d’une offre culturelle multiple dans l’espace public du quartier par la création d’un chapelet de parcs et de placettes de tailles et vocations variées, reliés par des rues aménagées de manière à favoriser la promenade et la socialisation. Ces espaces axés sur le piéton offriront la flexibilité d’y réaliser des aménagements temporaires, au gré des transformations du secteur, des saisons et des besoins des résidents et des partenaires de la culture et du savoir.

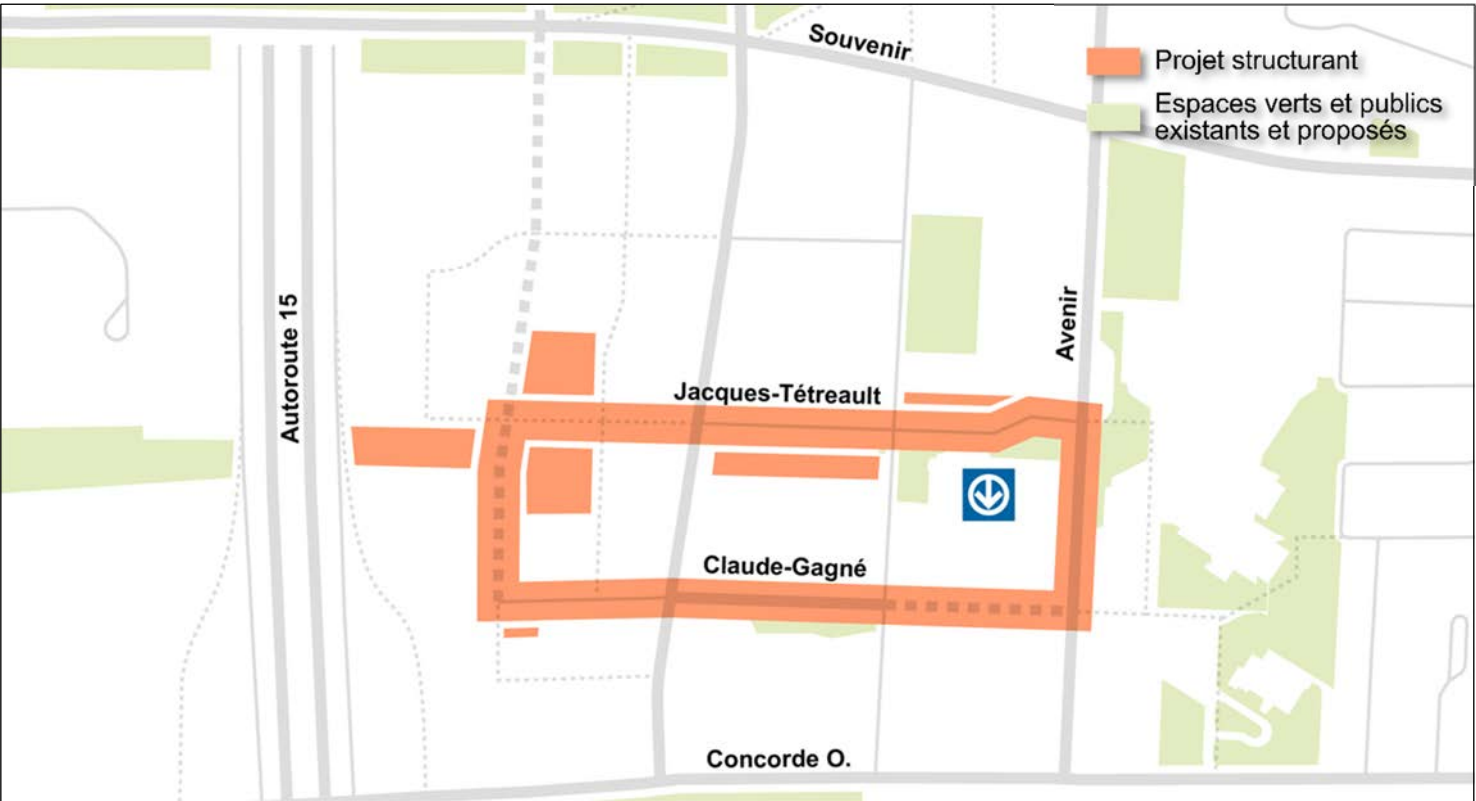
Bien que la boucle vise d’abord à soutenir la création d’une identité distinctive fondée sur l’expression et la création artistique, les aménagements permanents ou temporaires qui la composeront répondront également aux autres besoins des résidents en matière d’espaces publics, à savoir la socialisation, le jeu, l’accès à la nature et même, potentiellement, l’enseignement extérieur.

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

- Réaménagement de la rue Jacques-Tétreault afin d’en faire une rue d’ambiance offrant la priorité aux piétons, par une configuration de rue partagée pouvant être piétonnisée, lorsque c’est approprié.
- Prolongement de la rue Claude-Gagné vers l’est jusqu’à la Maison des arts, sous la forme d’une rue locale ou d’un tracé de mobilité active, afin de mieux intégrer celle-ci au quartier et à la dynamique culturelle du secteur.
- Réaménagement du tronçon du boulevard de l’Avenir situé entre et la rue Jacques-Tétreault et le boulevard de la Concorde afin de renforcer, sécuriser et améliorer le confort des traversées piétonnes et cyclables.
- Redéveloppement du terminus Montmorency de la STL et du stationnement incitatif de surface de l’ARTM afin de permettre le prolongement de la rue Claude-Gagné, l’agrandissement et le redéveloppement du site.
- Aménagement de petits parcs et de places publics, ou privés d’accès public, devant les bâtiments le long de la boucle culturelle afin de faciliter l’occupation et l’animation temporaire et changeante des parvis.
- Prolongement public des rues Jacques-Tétreault et Claude-Gagné à l’ouest du boulevard Le Corbusier afin de compléter la boucle culturelle et favoriser la connexion et le redéveloppement du Quartier Laval.
- Reconfiguration de la bretelle d’accès à l’autoroute 15 nord en continuité avec la sortie donnant sur le boulevard de la Concorde afin de libérer de l’espace constructible et limiter la circulation de transit à l’intérieur du quartier.



Rue Jacques-Tétreault, Laval



Plan 3.2a – Emplacement proposé de la boucle culturelle (à titre indicatif)

Quelques sources d'inspiration



Guangzhou (© James Cheng)



Sausalito (© Caitlin Atkinson)



Mexico (© Jaime Navarro)



Boston (© Ed Wonsek)



Londres (© John Sturrock)

Projet 5 : l’esplanade de l’Avenir

L’ancrage d’un quartier modèle en émergence

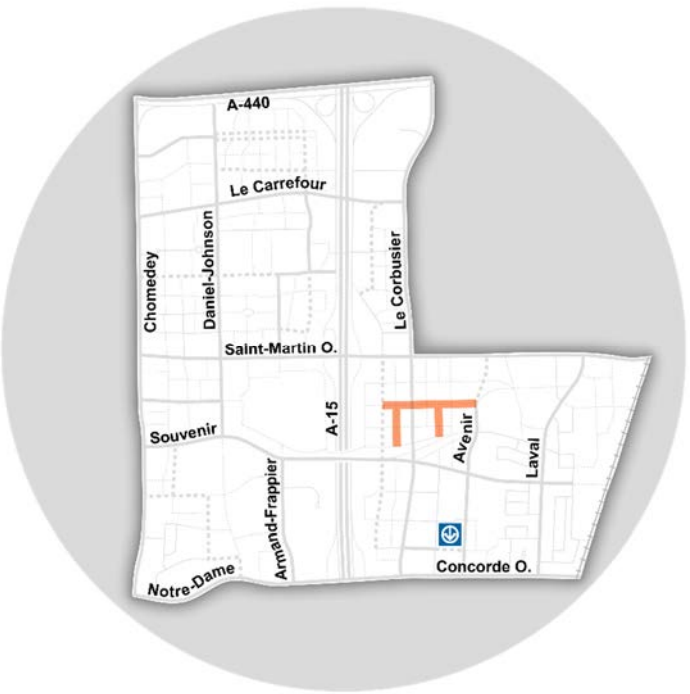
Le projet de l’esplanade de l’Avenir s’inscrira dans un redéveloppement immobilier qui offrira l’occasion d’appliquer un modèle d’urbanisation qui s’apparentera au concept d’écoquartier, c’est-à-dire un milieu de vie durable où les pratiques écologiques et la présence de la nature occuperont le premier plan des préoccupations de conception, de design, d’infrastructures et de mobilité.

L’esplanade prendra la forme d’un grand mail planté qui laissera une place importante à la rétention des eaux de ruissellement et à l’aménagement paysager des jardins de pluie, et qui permettra de relier les grands parcs et les espaces boisés existants et projetés.

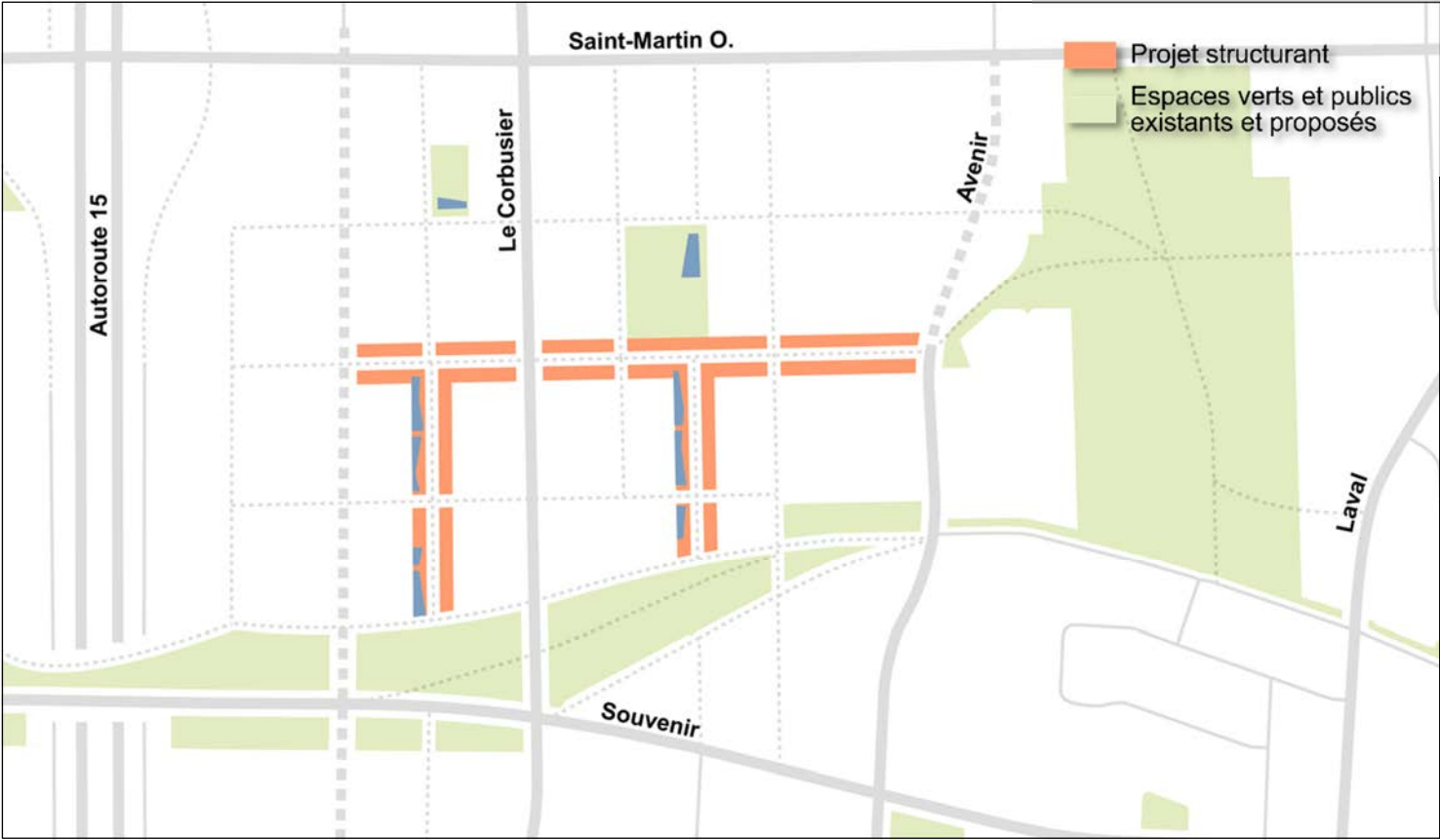
Le projet de l’esplanade se réalisera au fur et à mesure des opportunités découlant du redéveloppement progressif de centres commerciaux en quartiers complets, en s’inscrivant dans la continuité de la nouvelle trame urbaine qui émergera de cet effort de requalification. Pièce par pièce, le projet constituera un espace public à échelle humaine qui, en plus de tisser des liens entre les milieux de vie du secteur, sera appelé à devenir lui-même un espace de rencontre, de socialisation, de jeu et de relaxation partagé par la communauté. L’esplanade deviendra la pièce maîtresse de l’identité d’un quartier entièrement repensé, en particulier au profit des familles.

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

- Lotissement des vastes ensembles commerciaux en vue d’intégrer une trame de rues locales et de créer des îlots de plus petites superficies, propices au développement de milieux de vie à échelle humaine.
- Aménagement d’un grand mail planté au cœur du quartier dans l’axe est-ouest en direction du site boisé du Trait-Carré, avec deux esplanades animées par des commerces qui rejoignent le parc linéaire du Souvenir au sud.
- Intégration à l’esplanade de bassins, de jardins de pluie et d’autres aménagements végétalisés et paysagers de rétention et d’infiltration de l’eau de pluie, mettant l’accent sur la multifonctionnalité de ces espaces bleus.
- Intégration d’une mixité d’usages dans le secteur pour favoriser la création d’un milieu de vie complet axé sur la mobilité active.
- Variation des typologies résidentielles de manière à encadrer et à densifier les abords des axes structurants, tels les boulevards Le Corbusier et de l’Avenir, tout en privilégiant un cadre bâti à échelle humaine à l’intérieur de projets de redéveloppement insufflant de manière ponctuelle un caractère plus intime à ce quartier.



Boulevard Le Corbusier, Laval



Plan 3.2b – Emplacement proposé de l’esplanade de l’Avenir (à titre indicatif)

L’opportunité esthétique de la gestion des eaux

L’esplanade de l’Avenir permettra de répondre à plusieurs besoins et présentera par conséquent une variété d’aménagements. Le caractère du projet sera cependant dicté par deux grandes volontés : le verdissement abondant et d’aspect naturel dans l’axe est-ouest, et la gestion optimale des eaux de pluie dans les tronçons nord-sud. Cette gestion des eaux offrira en outre l’occasion de mettra en valeur les bassins, les canaux, les jardins de pluie et les autres infrastructures de rétention, de transport ou d’infiltration des eaux de surface et d’en faire de véritables aménagements paysagers.

Les vues en coupe présentées ci-après permettent de présenter un aperçu et un modèle de configuration pour les deux types d’axes de l’esplanade de l’Avenir. Ces coupes, ainsi que les photos d’inspiration (à droite), démontrent comment la gestion des eaux peut devenir un élément non seulement esthétique, mais également identitaire pour le quartier.



Figure 3.2a – Vue en coupe proposée de l’esplanade de l’Avenir dans l’axe est-ouest (à titre indicatif)

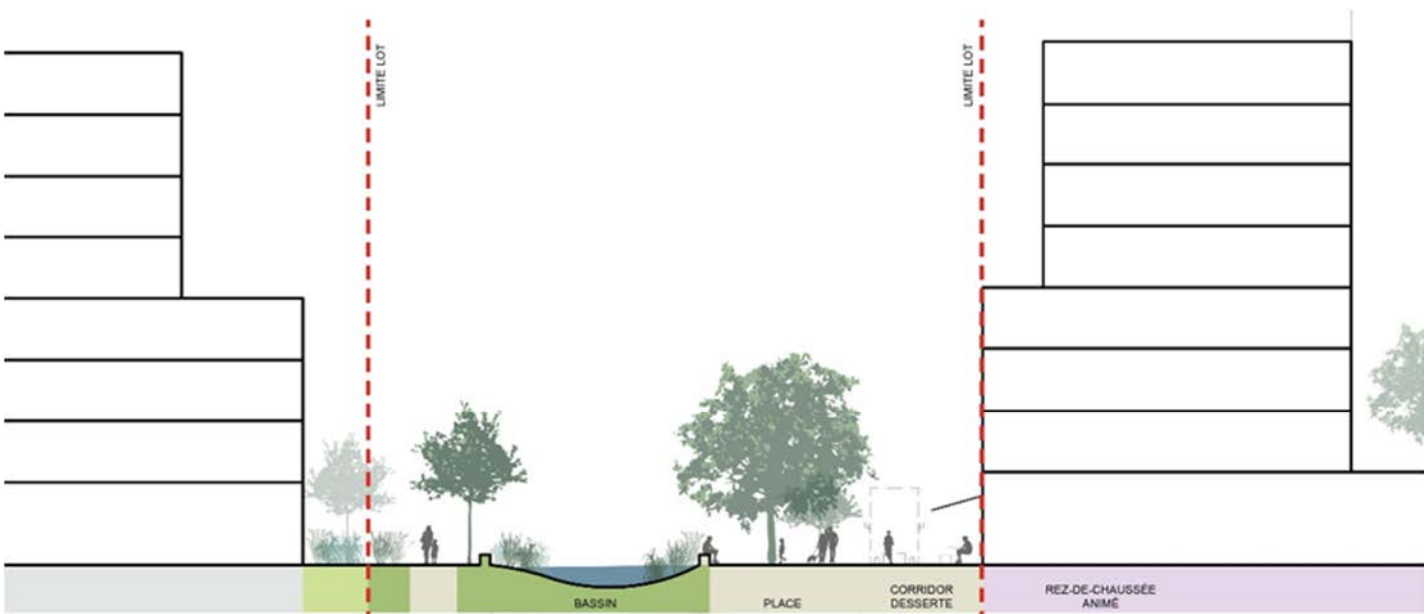


Figure 3.2b – Vue en coupe proposée de l’esplanade de l’Avenir dans les axes nord-sud (à titre indicatif)

Quelques sources d’inspiration



Richmond (© PWL Partnership Landscape Architects)



Londres (© John Sturrock)



Bordeaux (© Jean-François Tremege)

Projet 6 : la rue commerciale

Une adresse marchande et ludique

Artère commerciale par excellence, le projet de rue commerciale visera à renforcer l'échelle humaine de l'axe sur toute sa longueur afin de le rendre confortable pour tous les usagers. Par ses aménagements, le projet se situera à mi-chemin entre la rue et la place publique, et confirmera le rôle de cette rue comme épine dorsale de l'identité et de la vitalité économique du secteur, en s'inscrivant comme un parcours reliant les activités commerciales, muséales et sportives actuelles et futures du quartier. À l'instar des autres projets structurants, la rue commerciale entraînera un effet de levier qui accélèrera la consolidation et la densification des développements commerciaux existants par le déploiement d'une offre résidentielle complémentaire.

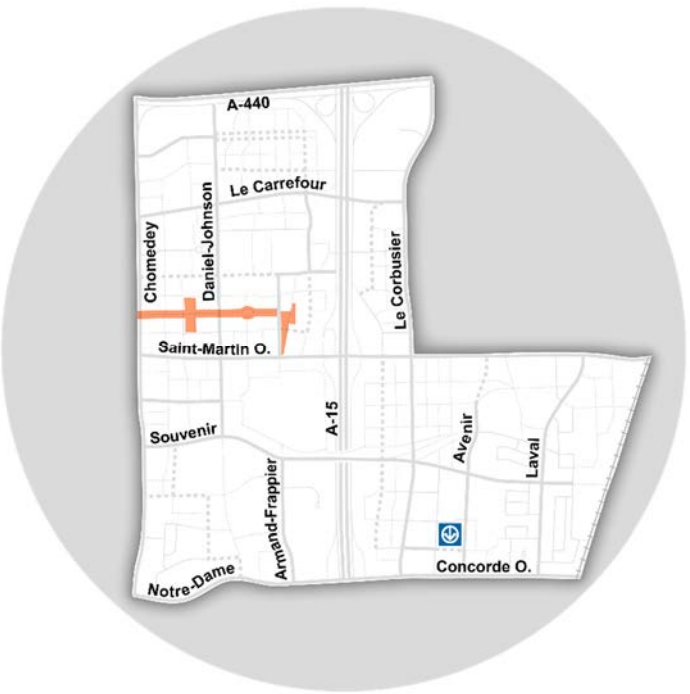
Le projet de la rue commerciale formalisera et renforcera l'artère commerciale et de divertissement composée des promenades du Quartier Saint-Martin (voie publique) et du Centropolis (voie privée). Le projet permettra de mettre en relation les milieux naturels situés à l'ouest du boulevard Chomedey, les commerces actuels et futurs des deux promenades, ainsi que le pôle muséal et sportif composé du Cosmodôme, du musée Armand-Frappier et du complexe aquatique. Les aménagements viseront à favoriser la piétonnisation et la flexibilité d'utilisation de l'espace public pour la tenue d'activités diverses.

L'aménagement d'un axe en diagonale, qui prendra son essor dans un grand parc dans la portion est de l'axe principal de la rue, structurera le quartier, offrira des possibilités paysagères et permettra de créer un appel entre les secteurs adjacents du centre-ville en les reliant par des liens actifs esthétiques, sécuritaires et agréables.

L'adresse constituée par le projet de la rue commerciale donnera vie à un quartier qui poursuivra son évolution vers une mixité fonctionnelle et une diversité architecturale assurant l'émergence d'un milieu de vie recherché et animé à toute heure du jour. La qualité des interfaces entre la rue et les rez-de-chaussée des bâtiments contribuera également à l'animation du lieu.

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

- Transformation des promenades du Centropolis et du Quartier-Saint-Martin en voies partagées afin d'offrir une place de choix aux piétons et de permettre la tenue d'événements tout au long de l'année.
- Aménagement d'un parc comme point culminant de la rue commerciale dans sa portion est, avec une grande esplanade et un équipement culturel ou communautaire.
- Aménagement d'une promenade entre le pôle muséal et sportif et le Carré Laval, afin d'encourager les liens et les échanges entre les quartiers et d'arrimer les grandes pièces paysagères du centre-ville.
- Prolongation de la promenade jusqu'aux milieux naturels de la zone d'aménagement écologique particulière (ZAEP) du Carrefour.
- Végétalisation et aménagement de liens actifs autour de la rue commerciale et vers les autres secteurs du centre-ville.
- Consolidation des fronts bâtis sur les axes structurants actuels et à venir.



Promenade du Quartier-Saint-Martin, Laval



Plan 3.2c – Emplacement proposé de la rue commerciale (à titre indicatif)

Quelques sources d'inspiration



Sydney (© Brett Boardman)



Adelaïde (© Peter Bennets)



Ljubljana (© Miran Kambič)

Partie 4

Mise en œuvre



Cette partie du PPU traite des principaux éléments qui permettront la mise en œuvre de la vision d'aménagement et des projets structurants présentés aux parties 2 et 3, respectivement. Elle précise tout d'abord certaines des dispositions qui devront être traduites dans la réglementation d'urbanisme, c'est-à-dire les affectations du sol et les hauteurs maximales des bâtiments. Elle décrit ensuite les dispositions relatives à l'introduction d'outils discrétionnaires dans les règlements d'urbanisme applicables au centre-ville, soit les PIIA, les PPCMOI et certaines des balises d'aménagement intégrées dans les parties 2 et 5. Enfin, cette partie établit un plan d'action qui regroupe les interventions que la Ville souhaite réaliser à court, moyen et long terme, ainsi que les parties prenantes qui seront impliquées dans leur réalisation.

Partie 4 – Mise en œuvre

4.1 Affectations du sol

Règle d'interprétation

4.2 Hauteurs des bâtiments

Règles d'interprétation

4.3 Outils discrétionnaires

Plans d'implantation et d'intégration architecturale

Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble

4.4 Plan d'action

4.1 Affectations du sol

Les affectations du sol déterminent la répartition et l'intensité des fonctions et des activités dans le centre-ville afin de matérialiser les identités évoquées dans la vision d'aménagement et aux abords des projets structurants.

Tenant compte du potentiel de transformation présenté à l'orientation 4 de la partie 2, les affectations répondent à deux logiques : la transformation des secteurs commerciaux ou vacants et la préservation des espaces boisés, le maintien de certains secteurs industriels et des quartiers résidentiels de faible densité. La transformation est encouragée par les affectations mixtes, dont la plupart sont associées à une identité diffusée par les activités déjà présentes dans le secteur et, à terme, par la réalisation d'un ou plusieurs des projets structurants. Le maintien – ou l'évolution progressive – est quant à lui assuré par l'ensemble des autres affectations, qu'elles visent à reconnaître des quartiers résidentiels établis, à compléter l'urbanisation de terrains vacants dans le respect des quartiers environnants, à renforcer des pôles d'emplois ou à confirmer la présence de milieux naturels de grande valeur.

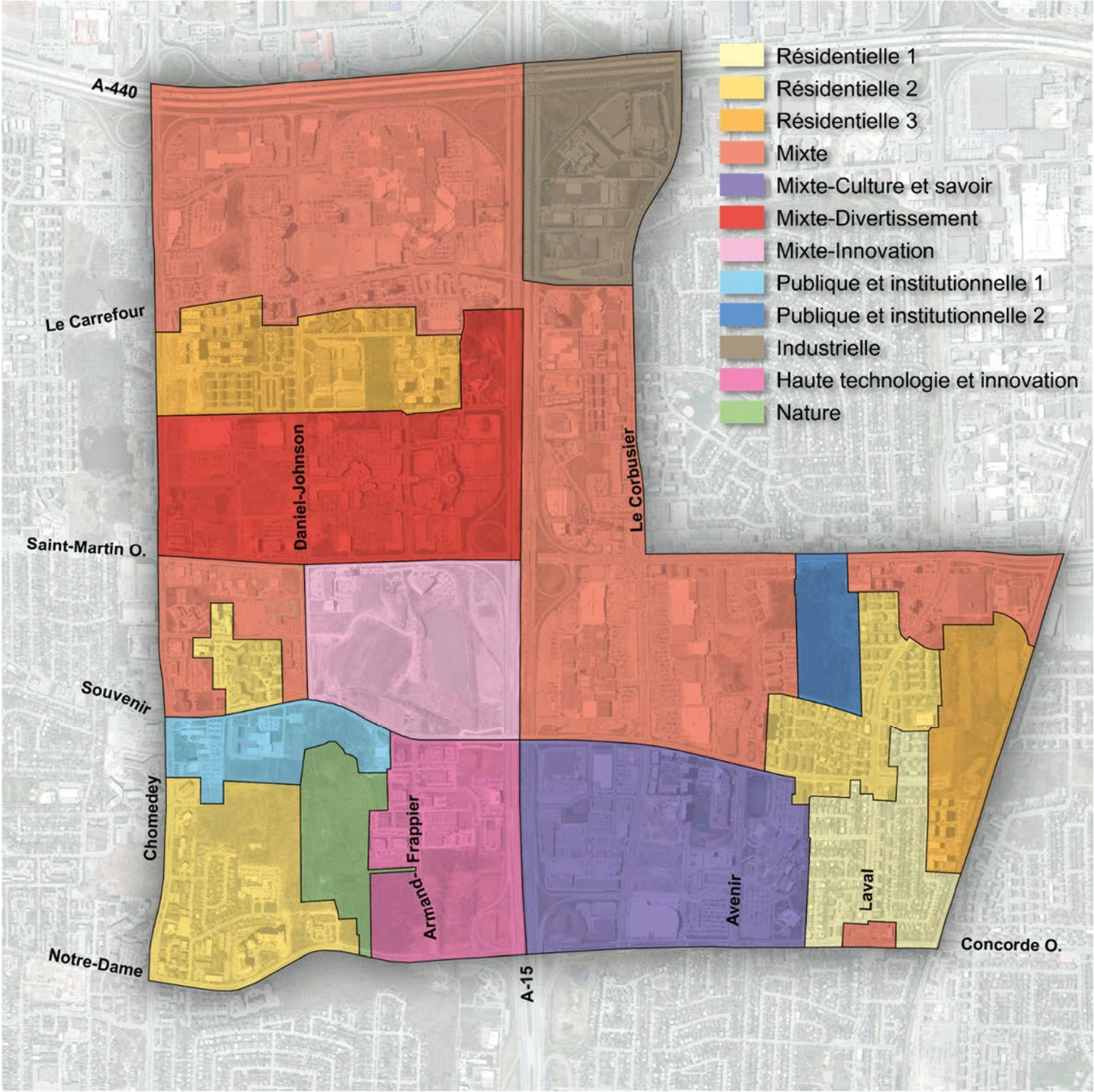
Le territoire du PPU du centre-ville comprend douze types d'affectations du sol, réparties en 18 aires distinctes.

L'affectation **Mixte** correspond à des secteurs constitués majoritairement d'espaces à vocation économique qui présentent un potentiel de densification et de requalification. Ces secteurs sont voués à une transformation importante et une réintroduction des composantes naturelles et écologiques qui mèneront à l'émergence de quartiers complets. Cette affectation prévoit un rééquilibrage des usages en présence en donnant une prédominance aux usages résidentiels suivant le redéveloppement graduel des stationnements et des centres commerciaux. L'intégration des usages commerciaux ou de bureaux est privilégiée aux abords des autoroutes. La relation avec les espaces verts existants est privilégiée dans la réalisation des projets immobiliers et le réaménagement de l'espace public.

L'affectation **Mixte – Culture et savoir** couvre un secteur qui se distingue par une excellente desserte en transport en commun et une concentration d'institutions d'enseignement et de diffusion culturelle. La Maison des arts, les collèges et les universités, la salle André-Mathieu et la Place Bell, notamment, permettent déjà de déployer des événements et de stimuler la création, tandis que l'arrivée de l'infrastructure culturelle ainsi que de la boucle et du sentier culturels renforcera cette identité. Cette affectation prévoit donc une forte optimisation de l'utilisation du sol avec des usages mixtes de grande intensité. Les usages à vocation artistique, culturelle et éducative sont évidemment maintenus et renforcés.

L'affectation **Mixte – Divertissement** confirme l'ambiance ludique axée sur le divertissement par la présence de plusieurs espaces intérieurs récréatifs, de restaurants et autres commerces en synergie avec un pôle muséal et sportif d'envergure régionale. Cette offre diversifiée, combinée à certains espaces d'accès public, contribue à l'animation de ce secteur et en fait un lieu de prédilection pour y passer la journée ainsi qu'une destination familiale prisée. L'affectation y reconnaît une mixité d'usages à prédominance résidentielle, tout en misant sur la mixité des usages en vue de maintenir et de renforcer les usages commerciaux, récréotouristiques et de bureau. La localisation des commerces sur rues est privilégiée pour contribuer à l'animation de l'espace public.

L'affectation **Mixte – Innovation** vise spécifiquement le territoire du Carré Laval. Ce secteur est au cœur du centre-ville et cherche à se distinguer par son caractère innovant et unique. L'affectation qui le définit regroupe une concentration d'usages commerciaux et de bureaux liés au domaine de l'innovation. L'usage résidentiel est prévu principalement le long du boulevard Daniel-Johnson, avec des bâtiments intégrant la fonction communautaire pour créer un milieu de vie complet. La fonction récréative occupe le cœur du secteur avec l'aménagement d'un espace public polyvalent d'envergure métropolitaine. La requalification du secteur s'inscrit dans une approche visant la carboneutralité et prévoit la construction de bâtiments durables, audacieux et emblématiques.



Plan 4.1 – Affectations du sol

L'affectation **Haute technologie et innovation** confirme la présence de la Cité de la Biotech et vise à consolider ce pôle économique et scientifique qui revêt une importance hautement stratégique pour la municipalité. Certains usages complémentaires, notamment commerciaux, sont autorisés selon des conditions particulières afin de favoriser l'émergence d'un milieu de vie plus complet pour les travailleurs qui fréquentent ce secteur.

Les affectations **Publique et institutionnelle 1** et **2** reconnaissent la prédominance des usages à vocation institutionnelle, communautaire et récréative et visent deux secteurs. Dans la partie ouest du centre-ville, l'affectation Publique et institutionnelle 1 confirme la présence d'une concentration d'établissements institutionnels dont l'activité principale est d'offrir des services à la population. Certains usages complémentaires à vocation résidentielle et commerciale sont également autorisés. Ce pôle civique, incluant l'hôtel de ville, sera rattaché aux autres secteurs du centre-ville par l'entremise du parc linéaire du Souvenir. Dans la partie est du centre-ville, l'affectation Publique et institutionnelle 2 correspond au site boisé du Trait-Carré donc la vocation demeura publique et récréative dans l'intérêt et au bénéfice de la collectivité lavalloise.

L'affectation **Industrielle** reconnaît la présence du parc industriel Centre dans la partie nord-est du centre-ville. Celle-ci autorise les activités de fabrication, de service, de recherche ou de développement dont le degré de nuisance sur le voisinage est limité, ainsi que les établissements dont l'activité principale est l'entreposage.

De manière complémentaire, les affectations des quartiers résidentiels déjà établis varient selon les caractéristiques du milieu et constituent principalement des secteurs de maintien. Les secteurs composés en grande majorité de résidences unifamiliales, bifamiliales et trifamiliales isolées, jumelées et contiguës sont inclus dans l'aire d'affectation **Résidentielle 1**. L'aire d'affectation **Résidentielle 2** reconnaît la coexistence de quartier de maisons unifamiliales isolées avec une plus grande variété d'usages résidentiels de moyenne densité, incluant des résidences pour personnes âgées et des équipements publics et institutionnels. Afin de maintenir un équilibre avec les quartiers existants, les densités plus élevées sont encouragées le long des artères. Finalement, l'aire d'affectation **Résidentielle 3** identifie les secteurs résidentiels de plus forte densité où seules les formes contiguës sont autorisées pour les habitations unifamiliales, les duplex et les triplex. Cette aire d'affectation reconnaît également les bâtiments résidentiels de grande hauteur déjà présents, mais préconise des typologies résidentielles offrant une meilleure compacité afin de permettre l'émergence de quartiers à l'échelle du piéton dans les futurs développements.

Finalement, l'aire d'affectation **Nature** reconnaît la valeur écologique du bois Armand-Frappier. Pour assurer sa conservation et sa mise en valeur, le seul usage autorisé est celui de la récréation extensive, qui permet uniquement des aménagements légers soutenant ce type d'activités dans le respect de cet environnement exceptionnel.

L'augmentation de la population générée par le redéveloppement urbain nécessitera l'ajout de services publics, institutionnels et communautaires, notamment des écoles. La localisation de ces équipements n'est pas encore déterminée. Afin d'assurer une offre adéquate pour ces services, et ainsi de répondre aux besoins actuels et futurs de la population, le groupe d'usages Établissement institutionnel et communautaire est autorisé dans tout le centre-ville, sauf dans les aires d'affectation Nature. La récréation extensive est quant à elle autorisée partout sur le territoire, ce qui permettra par exemple l'insertion de parcs ou d'espaces publics dans la trame urbaine existante.

Règle d'interprétation

Le périmètre des aires d'affectation coïncide généralement avec les limites cadastrales ou le centre des emprises routières. La délimitation des aires d'affectation fait l'objet d'une règle d'interprétation permettant d'ajuster ultérieurement les limites aux règlements d'urbanisme, selon les caractéristiques du milieu. Un tel ajustement ne pourra cependant s'éloigner de plus de 15 mètres de part et d'autre des limites tracées au plan 4.1.

Douze affectations du sol pour conserver et renforcer la diversité du centre-ville



Secteur Montmorency, Laval (© Sophie Poliquin)



Centropolis, Laval (© M.-A. Charlebois)



Secteur résidentiel, Laval



Hôtel de ville, Laval

Tableau 4.1a – Affectations résidentielles du sol

Aire d’affectation	Groupe d’usages dominant autorisé	Structure de bâtiment autorisée	Groupe d’usages complémentaire autorisé	Critères généraux additionnels et spécifiques au centre-ville
Résidentielle 1 (R1)	Habitation de 1 logement Habitation de 2 ou 3 logements	Isolée Jumelée Contiguë	Habitation collective Habitation de chambres Établissement institutionnel et communautaire Récréation extensive	Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d’implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d’impact, de rayonnement, etc.
	Habitation de 4 logements ou plus	Isolée Jumelée		
Résidentielle 2 (R2)	Habitation de 1 logement Habitation de 2 ou 3 logements Habitations de 4 logements ou plus	Isolée Jumelée Contiguë	Habitation collective Habitation de chambres Établissement institutionnel et communautaire Commerce de services, de détail, d’hébergement, de restauration et de divertissement Bureau et administration Activité de rassemblement Récréation extensive	<p>La réglementation d’urbanisme doit prévoir que les habitations isolées de 1 logement ne seront pas autorisées le long des boulevards Chomedey, Notre-Dame, Laval et du Souvenir.</p> <p>La réglementation d’urbanisme doit prévoir que le groupe d’usages complémentaire Commerce de services, de détail, d’hébergement, de restauration et de divertissement seront autorisés uniquement le long des boulevards Chomedey, Notre-Dame, Laval et du Souvenir.</p> <p>Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d’implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d’impact, de rayonnement, etc.</p>
Résidentielle 3 (R3)	Habitation de 1 logement Habitation de 2 ou 3 logements	Contiguë	Habitation collective Habitation de chambres Établissement institutionnel et communautaire Bureau et administration Commerce de services, de détail, d’hébergement, de restauration et de divertissement Activité de rassemblement Artisanat et industrie légère Récréation extensive Agriculture	<p>La réglementation d’urbanisme peut prévoir des dispositions pour encadrer les groupes d’usages complémentaires Bureau et administration et Commerce de services, de détail, d’hébergement, de restauration et de divertissement.</p> <p>Le groupe d’usages complémentaire Artisanat et industrie légère est autorisé en respectant certains critères (procédure d’usages conditionnels).</p> <p>La catégorie d’usages Agriculture est autorisée uniquement dans une inclusion agricole identifiée au SADR.</p> <p>Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d’implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d’impact, de rayonnement, etc.</p>
	Habitations de 4 logements ou plus	Isolée Jumelée Contiguë		

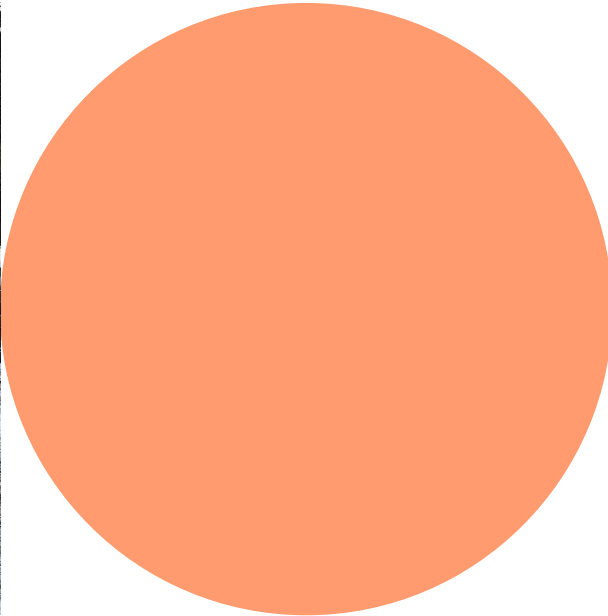


Tableau 4.1b – Affectations mixtes du sol

Aire d’affectation	Groupe d’usages dominant autorisé	Structure de bâtiment autorisée	Groupe d’usages complémentaire autorisé	Critères généraux additionnels et spécifiques au centre-ville
Mixte	Habitation de 1 logement Habitation de 2 ou 3 logements	Contiguë	Habitation collective Habitation de chambres Établissement institutionnel et communautaire Activité de rassemblement Artisanat et industrie légère Débit de boisson Commerce et services reliés à l'automobile Poste d'essence et station de recharge Équipement de service public léger Récréation extensive et intensive	Les groupes d'usages complémentaires Artisanat et industrie légère et Poste d'essence et station de recharge sont autorisés en respectant certains critères (procédure d'usages conditionnels).
	Habitations de 4 logements ou plus	Isolée Jumelée Contiguë		La réglementation d'urbanisme peut prévoir des dispositions pour encadrer les groupes d'usages complémentaires Commerce et services reliés à l'automobile, Équipement de service public léger et Débit de boisson.
	Bureau et administration Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement	S.O.		Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Mixte – Culture et savoir (MCS)	Habitation de 1 logement Habitation de 2 ou 3 logements	Contiguë	Habitation collective Habitation de chambres Débit de boisson Artisanat et industrie légère Poste d'essence et station de recharge Équipement de service public léger Récréation extensive et intensive	Le groupe d'usages complémentaire Artisanat et industrie légère est autorisé en respectant certains critères (procédure d'usages conditionnels).
	Habitation de 4 logements et plus	Isolée Jumelée Contiguë		La réglementation d'urbanisme peut prévoir des dispositions pour encadrer les groupes d'usages complémentaires Équipement de service public léger et Débit de boisson.
	Établissement institutionnel et communautaire Activité de rassemblement Bureau et administration Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement	S.O.		Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Mixte – Divertissement (MD)	Habitation de 1 logement Habitation de 2 à 3 logements	Contiguë	Habitation de chambres Habitation collective Établissement institutionnel et communautaire Artisanat et industrie légère Débit de boisson Poste d'essence et station de recharge Équipement de service public léger Récréation extensive	Le groupe d'usages complémentaire Artisanat et industrie légère est autorisé en respectant certains critères (procédure d'usages conditionnels).
	Habitation de 4 logements et plus	Isolée Jumelée Contiguë		La réglementation d'urbanisme peut prévoir des dispositions pour encadrer les groupes d'usages complémentaires Équipement de service public léger et Débit de boisson.
	Bureau et administration Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement Activité de rassemblement Récréation intensive Établissement institutionnel et communautaire	S.O.		Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Mixte – Innovation (MI)	Habitation de 1 logement Habitation de 2 à 3 logements	Contiguë	Habitation de chambres Habitation collective Établissement institutionnel et communautaire Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement Culture (Agriculture) Débit de boisson Équipement de service public léger Récréation intensive	Le groupe d'usages complémentaire Artisanat et industrie légère est autorisé en respectant certains critères (procédure d'usages conditionnels).
	Habitation de 4 logements et plus	Isolée Jumelée Contiguë		La réglementation d'urbanisme peut prévoir des dispositions pour encadrer les groupes d'usages complémentaires Équipement de service public léger et Débit de boisson.
	Bureau et administration Activité de rassemblement Artisanat et industrie légère Récréation extensive	S.O.		Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.

Tableau 4.1c – Autres affectations du sol

Aire d’affectation	Groupe d’usages dominant autorisés	Structure de bâtiment autorisée	Groupe d’usages complémentaire autorisé	Critères généraux additionnels et spécifiques au centre-ville
Publique et institutionnelle 1 (PI1)	Établissement institutionnel et communautaire Récréation extensive	S.O.	Habitation de 4 logements et plus Activités de rassemblement Bureau et administration Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement Équipement de service public léger	La réglementation d'urbanisme peut prévoir des dispositions pour encadrer le groupe d'usages complémentaire Bureau et administration. Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Publique et institutionnelle 2 (PI2)	Établissement institutionnel et communautaire Récréation extensive	S.O.	Activité de rassemblement	Considérant l'utilisation commerciale du lot 1 469 680 à la date d'entrée en vigueur de ce programme particulier d'urbanisme, la réglementation d'urbanisme peut y autoriser de plein droit les usages commerciaux.
Haute technologie et innovation (HTI)	Artisanat et industrie légère	S.O.	Établissement institutionnel et communautaire Bureau et administration Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement Équipement de service public léger Récréation extensive	Pour le groupe d'usages dominant Artisanat et industrie légère, seules les entreprises manufacturières du secteur des sciences de la vie et des technologies de la santé sont autorisées. Les établissements de formation et d'éducation majoritairement associés à la recherche ou au développement scientifique ou technologique du groupe d'usages Établissement institutionnel et communautaire peuvent être autorisés comme usage dominant. Les sièges sociaux et régionaux liés à une entreprise scientifique ou technologique du groupe d'usages Bureau et administration peuvent être autorisés comme usage dominant. La réglementation d'urbanisme peut prévoir des dispositions pour encadrer le groupe d'usages dominant Établissement institutionnel et communautaire et le groupe d'usages complémentaire Bureau et administration. Les usages des groupes d'usages complémentaires Établissement institutionnel et communautaire et Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement (autre que les établissements de formation et d'éducation et les sièges sociaux et régionaux mentionnés ci-haut) doivent desservir principalement les travailleurs et les entreprises du milieu d'insertion ou être situés en bordure des grandes voies de circulation. Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Industrielle (IND)	Artisanat et industrie légère Entreposage, centre de distribution et commerce de gros	Isolée Jumelée Contiguë	Établissement institutionnel et communautaire Bureau et administration Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement Commerce et services reliés à l'automobile Industrie lourde Équipement de service public léger Récréation extensive	Le groupe d'usages complémentaire Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement doit desservir principalement les travailleurs et les entreprises du milieu d'insertion ou être situé en bordure des grandes voies de circulation. Les groupes d'usages complémentaires Bureau et administration et Industrie lourde sont autorisés en respectant certains critères (procédure d'usages conditionnels).
Nature (NA)	Récréation extensive	S.O.		Du groupe d'usages Récréation extensive, seuls les usages sentiers récréatifs et centre d'interprétation de la nature ainsi que les infrastructures de soutien à ces usages (chalet d'accueil, services de location d'équipements de loisirs, commerce de restauration de faible superficie et sans service aux tables) sont autorisés.

Notes concernant les tableaux d’affectations :

- La réglementation d’urbanisme peut également prévoir des usages autorisés sur l’ensemble du territoire.
- À titre indicatif, le groupe Récréation extensive comprend notamment les parcs, les aires de jeu, les espaces verts.
- L’agriculture urbaine est spécifiquement autorisée dans l’ensemble des aires d’affectation, sauf à l’intérieur du couvert forestier du bois Armand-Frappier identifié à la carte 2-21 du SADR.

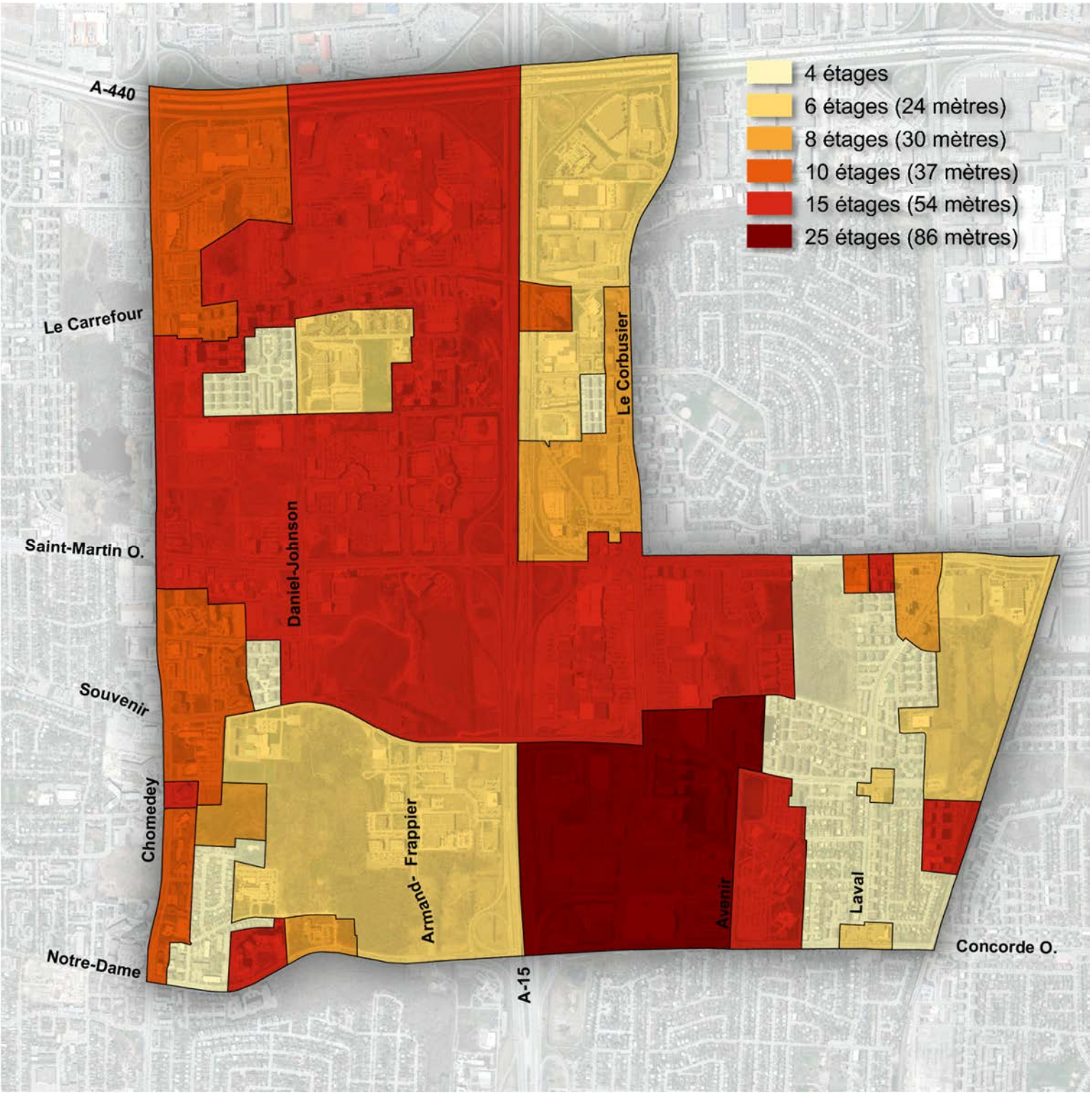
4.2 Hauteurs des bâtiments

Le plan ci-contre présente les hauteurs maximales de bâtiments que les règlements d’urbanisme devront respecter. Ces hauteurs sont prescrites en étages et en mètres.

Les limites de hauteur sont basées sur différents facteurs, incluant le respect des hauteurs maximales des bâtiments prescrites à la carte 4.4 : Hauteurs maximales des bâtiments du SADR, les orientations d’aménagement de la partie 2 telles que le potentiel de transformation et l’offre en espaces publics et en transports collectifs, ainsi que les caractéristiques propres à chaque secteur. L’approche retenue traduit donc la vision du PPU. Il s’agit d’optimiser le potentiel d’utilisation du sol par une forme urbaine compacte tout en privilégiant une transition progressive des hauteurs qui tient compte du cadre bâti existant et de la variation des typologies recherchée pour les milieux de vie.

De manière générale, les principes retenus pour fixer les hauteurs et définir la silhouette du centre-ville sont les suivants :

- Les milieux résidentiels établis de faible à moyenne densité, qui sont peu susceptibles de subir des transformations majeures, sont limités à une hauteur maximale de 4 étages afin de refléter le cadre bâti existant.
- Les secteurs à vocation économique voués à la consolidation plutôt qu’à la transformation sont limités à une hauteur maximale de 6 étages (24 mètres) ou 8 étages (30 mètres). Ces secteurs comprennent notamment la Cité de la Biotech ainsi que les terrains aux abords du boulevard Le Corbusier.
- Les secteurs voués à se redévelopper en quartiers mixtes et complets, notamment les abords du Carré Laval et du terminus Le Carrefour et la majorité des terrains occupés par des centres commerciaux, se voient autoriser des hauteurs maximales variant de 10 étages (37 mètres) à 15 étages (54 mètres). Ces grandes hauteurs permettent de maximiser la croissance immobilière dans les grands terrains commerciaux afin de faciliter leur consolidation et, à terme, leur requalification tout en maintenant des hauteurs relativement modestes dans les secteurs établis ou à consolider, en tenant compte de leur localisation stratégique au centre-ville.
- La hauteur maximale la plus élevée, soit 25 étages (86 mètres), est réservée au rayon d’influence de la station de métro Montmorency afin de maximiser le potentiel qu’offrent ces terrains et assurer la consolidation de l’aire TOD identifiée au SADR. Ce noyau de forte intensité servira également à créer des marqueurs pour ponctuer le paysage urbain. Certains de ces bâtiments constitueront des repères visuels et architecturaux emblématiques qui contribueront à la signature du centre-ville.
- Certains secteurs de petite superficie, finalement, autorisent des hauteurs plus élevées que la moyenne des espaces qui les bordent afin de reconnaître la présence de bâtiments qui, par leurs fonctions, date de construction ou caractéristiques architecturales, continueront d’opérer durant les prochaines décennies.



Plan 4.2 – Hauteurs maximales des bâtiments

Règles d’interprétation

Interprétation des prescriptions en étages et en mètres

Les limites maximales de hauteur pour les bâtiments sont précisées à la fois en nombre d’étages et en mètres, à l’exception de la catégorie de 4 étages qui s’applique essentiellement à des secteurs de maintien. Ces limites sont basées sur des équivalences approximatives qui tiennent compte de la hauteur moyenne d’un étage qui, elle-même, varie habituellement selon l’usage du plancher et le nombre total d’étages d’un bâtiment. En cas de conflit entre les deux méthodes d’expression de hauteur, la hauteur en mètres doit primer sur la hauteur en étages dans les règlements d’urbanisme, bien que ceux-ci puissent indiquer et faire respecter à la fois les deux limites si cela est souhaité. Ainsi, pour un secteur dont la hauteur maximale prescrite au plan 4.2 est de 6 étages et 24 mètres, les règlements d’urbanisme peuvent autoriser un bâtiment de 24 mètres de hauteur ou moins comportant 7 étages, mais ne peuvent pas autoriser un bâtiment de plus de 24 mètres de hauteur, peu importe son nombre d’étages.

Interprétation de la délimitation des secteurs de hauteurs des bâtiments

Le périmètre des secteurs de hauteurs autorisées coïncide généralement avec les limites cadastrales ou le centre des emprises routières. La délimitation des secteurs de hauteurs autorisées fait l’objet d’une règle d’interprétation permettant d’ajuster ultérieurement les limites aux règlements d’urbanisme, selon les caractéristiques du milieu. Un tel ajustement ne peut cependant s’éloigner de plus de 15 mètres de part et d’autre des limites tracées au plan 4.2.

Exception aux hauteurs maximales des bâtiments

Pour des bâtiments existants dont la hauteur dépasse la hauteur maximale prescrite au plan 4.2, les règlements d’urbanisme peuvent prévoir une hauteur maximale supérieure à celle identifiée sur ce plan, afin que ces immeubles soient autorisés de plein droit au regard des normes d’urbanisme qui leur seront applicables. Cette mesure ne doit toutefois pas permettre la construction d’un nouveau bâtiment d’une hauteur dépassant la limite prescrite au plan 4.2, ni permettre d’augmenter la hauteur d’un bâtiment existant à une hauteur supérieure à la limite prescrite au plan 4.2, à l’exception des projets qui pourraient être approuvés par l’application de la procédure relative au règlement sur les Projets particuliers de construction, de modification ou d’occupation d’un immeuble (PPCMOI) prévue à la section 4.3 de ce document.

Finalement, les règlements d’urbanisme peuvent aussi reconnaître de plein droit la hauteur d’un bâtiment si celui-ci est conforme à un projet intégré ayant été approuvé par résolution du comité exécutif de la Ville de Laval avant le 10 juillet 2020.

Moduler les hauteurs afin d’assurer la cohérence et la diversité du cadre bâti



Stockholm (© Susan Nilsson)



Laval (© Google)



Tübingen



Vancouver (© Google)

4.3 Outils discrétionnaires

Plans d’implantation et d’intégration architecturale

En plus des dispositions normatives, la réglementation d’urbanisme doit contenir des dispositions discrétionnaires afin d’encadrer le développement et le redéveloppement du centre-ville.

Un règlement sur les Plans d’implantation et d’intégration architecturale (PIIA) doit s’appliquer aux zones, aux secteurs, aux bâtiments ou aux projets qui requièrent une approche particulière en raison de leurs caractéristiques et de leurs particularités. La délivrance de permis de lotissement et de construction doit se faire en respectant des objectifs et des critères établis.

Dans le centre-ville, les territoires, les projets et les bâtiments nécessitant une approbation en vertu d’un PIIA sont les suivants, bien que la réglementation d’urbanisme puisse en ajouter d’autres, si cela est approprié :

- Les projets de lotissement pouvant avoir un impact structurant sur la trame urbaine et sur la structure du territoire lavallois de manière à répondre à des orientations de développement durable.
- Les territoires à fort potentiel de transformation qui bénéficient d’une grande visibilité, tels que les grands centres commerciaux, de manière à assurer la qualité de l’architecture et des aménagements.
- Les projets qui nécessitent un contrôle de l’architecture et de l’aménagement, tels que les bâtiments de moyenne ou grande hauteur, et les projets d’insertion dans certains milieux de maintien ou en évolution.
- Les bâtiments en raison de leur intérêt patrimonial, historique ou paysager, tels que les bâtiments d’intérêt patrimonial et les terrains qui y sont adjacents, pour assurer la préservation de leur caractère.
- Les territoires qui regroupent des activités relatives aux hautes technologies (Cité de la Biotech).
- Les bâtiments ou les espaces à vocation publique ou semi-publique.
- Les bâtiments localisés à proximité des autoroutes.
- Les projets particuliers en raison de leur impact et de leur configuration.
- L’aménagement d’espaces privés ouverts au public dans une cour avant ou avant secondaire d’un bâtiment.
- L’aménagement de stationnements en structure hors sol.
- L’aménagement de postes d’essence, de stations de recharge, ou de travaux de modification aux sites qui les accueillent.
- Les projets d’affichage requérant une attention particulière en raison de leur impact paysager ou en raison d’un enjeu d’insertion.

Les objectifs et les critères peuvent varier selon les éléments considérés, mais doivent intégrer de façon non limitative des dispositions particulières en lien avec les éléments suivants :

- Lotissement et trame viaire
- Insertion des bâtiments au milieu environnant
- Architecture et implantation de bâtiments
- Aménagement de terrain
- Interface avec le domaine public, le paysage et la vitrine autoroutière
- Affichage
- Mobilité et circulation

Finalement, toute délivrance de permis de construction et de lotissement qui nécessite l’approbation d’un PIIA applicable au territoire du PPU Centre-ville doit prendre en compte les balises d’aménagement énoncées aux parties 2 et 5 dans l’analyse de la demande. La réglementation peut à cet effet prévoir un renvoi au présent document.

Projets particuliers de construction, de modification ou d’occupation d’un immeuble

La procédure relative au règlement sur les Projets particuliers de construction, de modification ou d’occupation d’un immeuble (PPCMOI) pourra être appliquée à tout projet immobilier qui présente un nombre d’étages supérieurs à celui prescrit au plan 4.2 et au règlement de zonage, sans jamais excéder les hauteurs maximales prescrites au SADR. Cette approche vise à assurer une qualité accrue des bâtiments de grande hauteur au centre-ville et à permettre l’intégration de bâtiments repères et emblématiques dans des secteurs propices.

La procédure relative au règlement de PPCMOI pourra également être appliquée à toutes autres dispositions normatives applicables de la réglementation d’urbanisme.

Qu’est-ce qu’un PIIA ?

L’approbation d’un plan d’implantation et d’intégration architecturale (PIIA) est une condition supplémentaire à la délivrance d’un permis de construction ou de lotissement ou d’un certificat d’autorisation ou d’occupation. Cet outil discrétionnaire permet à la Ville d’identifier certains territoires et certaines catégories de projets devant faire l’objet d’une évaluation qualitative au moment d’une demande de permis ou de certificat. Il permet notamment d’assurer la qualité de l’implantation et de l’intégration architecturale selon des critères tout en tenant compte des particularités de chaque situation. Le PIIA permet une intégration des bâtiments et des aménagements dans un milieu où une mise en valeur est souhaitée.

Qu’est-ce qu’un PPCMOI ?

La procédure de projet particulier de construction, de modification ou d’occupation d’un immeuble (PPCMOI) vise à permettre la réalisation d’un projet qui déroge à la réglementation d’urbanisme de la municipalité, sans qu’il soit nécessaire de modifier les normes établies pour son secteur ou pour l’ensemble du territoire. Le projet doit cependant respecter les objectifs et les dispositions du PPU du centre-ville et du SADR, de même que toute condition pouvant être imposée par le comité exécutif. La procédure de PPCMOI est donc une mesure d’exception qui permet d’encadrer le développement urbain au cas par cas, particulièrement utile pour les projets d’envergure ou aux caractéristiques complexes.

4.4 Plan d'action

Le plan d'action constitue une feuille de route permettant de concrétiser les orientations, les objectifs et les projets structurants du PPU.

Les actions sont réparties en trois catégories :

- **Planification** : cette catégorie comprend des études diverses (de caractérisation, d'opportunité, de faisabilité, de potentiel, de capacités, etc.), des plans (d'aménagements, conceptuels, etc.), des politiques ou des programmes, ainsi que des stratégies telles que des priorisations d'interventions.
- **Collaborations et partenariats** : cette catégorie comprend tous les processus de concertation, de négociation, de démarchage et de représentation auprès de partenaires publics, parapublics ou privés. Ces actions peuvent sous-tendre la réalisation d'actions de planification ou de projets, mais se concentrent sur les aspects de gouvernance, communication ou gestion des parties prenantes qui sont jugées nécessaires en amont.
- **Projets** : cette dernière catégorie regroupe toutes les actions qui modifieront concrètement le territoire du centre-ville. Elle comprend les travaux d'aménagement et de réaménagement de rues ou d'espaces publics, de construction de bâtiments, de réalisation d'infrastructures, etc. Pour des raisons de concision, l'échéancier des projets ne fait état que de l'horizon prévu de leur réalisation. Toutes les actions de projet incluent, lorsque cela s'applique, les différentes étapes inhérentes à leur mise en œuvre, telles que les études d'avant-projet, l'élaboration de plans conceptuels, la préparation des plans et devis et l'exécution.

Le plan précise également l'échéancier de réalisation de chaque action selon qu'elle se fera à court (0-5 ans), moyen (5-10 ans), ou long terme (10-20 ans), ou en continu. La colonne des partenaires est à titre indicatif et ne représente pas une liste exhaustive des acteurs impliqués ; les parties prenantes impliquées seront identifiées au fur et à mesure de la planification et la réalisation des actions. Toutes les actions du plan sont sous la responsabilité principale de la Ville de Laval, bien que certaines d'entre elles puissent ultérieurement générer des interventions portées par d'autres acteurs, notamment les partenaires listés dans le tableau.

Le plan d'action constitue des intentions et des souhaits du conseil municipal de la Ville de Laval et est présenté à titre indicatif. Les éléments qu'il contient ne constituent donc pas des engagements définitifs, puisque plusieurs impondérables pourraient survenir et que la priorisation des interventions pourrait varier dans le temps en raison du grand nombre de parties prenantes présentes sur le territoire du centre-ville.

Conformément à la Politique de consultation publique et de participation citoyenne de la Ville de Laval adoptée en avril 2021, certains projets annoncés au plan d'action pourraient faire l'objet de démarches de consultation publique. Le cas échéant, la Ville fixera le moment qui convient pour les réaliser et les moyens qui seront déployés pour faire participer les citoyens et les autres parties prenantes concernées au processus décisionnel.



Tableau 4.4a – Actions de planification

#	Action	Court (0-5 ans)	Moyen (5-10 ans)	Long (10-20 ans)	Continu	Référence	Partenaire(s)
1	Compléter l'étude des capacités et des besoins en aqueducs et égouts pour le territoire du centre-ville.	●				Général	
2	Évaluer la capacité de traitement des stations d'épuration en lien avec l'accroissement démographique au centre-ville.	●				Général	
3	Établir des mesures compensatoires pour améliorer le bilan des surverses.	●				Général	
4	Planifier et intégrer des ouvrages de gestion des eaux pluviales aux projets immobiliers et aux aménagements publics.				●	Général	
5	Compléter l'estimation des coûts et des retombées fiscales de la mise en œuvre du PPU.	●				Général	
6	Élaborer une stratégie et des outils de communication et de consultation pour la mise en œuvre du PPU.	●				Général	
7	Étudier l'opportunité d'aménager une interface végétalisée entre l'autoroute 15 et le centre-ville.		●			Orientation 1	MTQ
8	Évaluer le potentiel et la faisabilité de végétalisation du réseau routier existant.		●			Orientation 1	
9	Réaliser une étude de caractérisation écologique du site boisé du Trait-Carré.	●				Orientation 1	
10	Élaborer un plan d'aménagement pour le site boisé du Trait-Carré.	●				Orientation 1	
11	Élaborer une stratégie d'acquisition et de priorisation du déploiement du réseau d'espaces verts et publics proposés.	●				Orientation 1	
12	Élaborer un plan de conservation et de mise en valeur du bois Armand-Frappier.	●				Orientation 1	
13	Étudier l'opportunité de construire des passerelles piétonnes au-dessus de l'autoroute 15 dans les prolongements ouest de la rue Jacques-Tétreault et du boulevard Tessier.			●		Orientation 2	MTQ
14	Finaliser les études conceptuelles du BHNS Notre-Dame/Concorde entre les boulevards Curé-Labelle et des Laurentides.	●				Orientation 2	STL
15	Étudier la connexion des BHNS Le Corbusier et Notre-Dame/Concorde au terminus Montmorency.	●				Orientation 2	STL
16	Étudier l'opportunité d'aménager un lien actif entre le bois du Souvenir et le boulevard du Souvenir.	●				Orientation 2	
17	Réaliser une étude de positionnement sur la mobilité souterraine au centre-ville.	●				Orientation 2	
18	Réaliser un plan de mobilité multimodale pour le centre-ville.		●			Orientation 2	ARTM, STL
19	Réaliser des études de circulation générales et sectorielles afin de préciser la hiérarchisation, les tracés, les vitesses autorisées et la priorisation de la trame viaire proposée.				●	Orientation 3	
20	Réaliser une étude pour optimiser l'utilisation et la gestion du stationnement au centre-ville.	●				Orientation 3	
21	Étudier l'opportunité de reconfigurer les bretelles d'accès autoroutières reliées aux boulevards Saint-Martin, de la Concorde et Notre-Dame.	●				Orientation 3	MTQ
22	Élaborer un plan de réaménagement du boulevard du Souvenir, entre les boulevards Chomedey et Le Corbusier, en arrimage au projet du parc linéaire du Souvenir.		●			Orientation 3	
23	Étudier l'opportunité de réaménager le boulevard Le Carrefour entre les boulevards Le Corbusier et Chomedey.		●			Orientation 3	
24	Étudier l'opportunité de réaménager le boulevard Chomedey en y intégrant un mode de transport en commun structurant.			●		Orientation 3	STL, ARTM, GQc

Tableau 4.4a – Actions de planification (suite et fin)

#	Action	Court (0-5 ans)	Moyen (5-10 ans)	Long (10-20 ans)	Continu	Référence	Partenaire(s)
25	Évaluer l'opportunité de développer un programme pour favoriser l'intégration de standards d'écoconception à la construction et à la rénovation de bâtiments au centre-ville.	●				Orientation 4	
26	Réaliser une étude de perspectives et de positionnement de l'offre commerciale et touristique au centre-ville.	●				Orientation 5	TL
27	Élaborer un plan de marketing territorial pour le centre-ville.	●				Orientation 5	TL, CCIL, CQIC
28	Élaborer un plan de développement culturel du secteur Montmorency selon la vision <i>Métamorphoses créatives</i> .	●				Orientation 5	Partenaires culturels et institutionnels
29	Élaborer un plan stratégique pour le développement économique du centre-ville.	●				Orientation 5	TL, CCIL, CQIC
30	Constituer et entretenir une réserve de terrains municipaux destinés au logement social et communautaire dans le centre-ville.				●	Orientation 5	OMHL
31	Évaluer la faisabilité technique et financière du parc linéaire du Souvenir, incluant des scénarios d'emprise, de phasage et de propriété.	●				Projet 1	MTQ, propriétaires fonciers et promoteurs
32	Élaborer un plan d'aménagement pour le parc linéaire du Souvenir.	●				Projet 1	
33	Élaborer une stratégie foncière pour concrétiser le parc linéaire du Souvenir.	●				Projet 1	
34	Élaborer un plan directeur du Carré Laval.	●				Projet 2	GQc
35	Élaborer un plan d'aménagement pour le parc de l'innovation.	●				Projet 2	
36	Étudier l'opportunité de l'intégration d'un mode de transport structurant sur le boulevard Saint-Martin.	●				Projet 3	STL, ARTM, GQc
37	Élaborer un plan d'aménagement pour la boucle culturelle.	●				Projet 4	
38	Compléter le cahier des lignes directrices du projet <i>Métamorphoses créatives</i> .	●				Projet 4	Partenaires culturels et institutionnels
39	Élaborer un plan de réaménagement et de végétalisation du site de la Maison des arts.		●			Projet 4	
40	Évaluer la faisabilité technique et financière de l'esplanade de l'Avenir, incluant des scénarios d'emprise, de phasage et de propriété.	●				Projet 5	Propriétaires fonciers et promoteurs
41	Élaborer un plan d'aménagement pour l'esplanade de l'Avenir.		●			Projet 5	Propriétaires fonciers et promoteurs
42	Élaborer un plan d'aménagement pour un axe d'espaces publics permettant de relier le pôle muséal, la rue commerciale et le Carré Laval.			●		Projet 6	Propriétaires fonciers et promoteurs
43	Évaluer la faisabilité technique et financière d'aménager la ZAEP du Carrefour en milieu naturel et récréatif.			●		Projet 6	

Tableau 4.4b – Actions de coordination et de partenariats

#	Action	Court (0-5 ans)	Moyen (5-10 ans)	Long (10-20 ans)	Continu	Référence	Partenaire(s)
44	Poursuivre les représentations sur la construction de voies réservées pour autobus dans l’emprise de l’autoroute 15 pour déterminer le tracé, les aménagements et les stations projetés les plus structurants pour le centre-ville, en adéquation avec la desserte régionale.				●	Orientation 2	MTQ
45	Poursuivre l’analyse des scénarios d’augmentation de capacité et de redéveloppement du terminus Montmorency.	●				Orientation 2	ARTM, STL, MTQ
46	Étudier l’opportunité de renforcer l’offre de la navette 360 en réévaluant son tracé, sa fréquence et son mode.		●			Orientation 2	STL
47	Poursuivre les représentations pour le prolongement de la ligne orange du métro.		●			Orientation 2	GQc, GC, ARTM, STL
48	Négocier la création d’une voie partagée entre la rue Édouard-Montpetit et le prolongement de l’avenue du Cosmodôme en direction du boulevard Daniel-Johnson.	●				Orientation 3	Partenaires institutionnels
49	Poursuivre le démarchage d’entreprises pour consolider la Cité de la Biotech.				●	Orientation 5	INRS
50	Poursuivre l’analyse des besoins scolaires, la planification de nouvelles institutions d’enseignement et l’identification de terrains propices au centre-ville.				●	Orientation 5	CSS, institutions d’enseignement
51	Se doter d’une stratégie pour le déploiement de l’offre culturelle extérieure et événementielle en fonction des particularités des différents secteurs du centre-ville.	●				Orientation 5	Partenaires institutionnels et culturels
52	Élaborer une stratégie de mutualisation des plateaux et des équipements sportifs entre les établissements d’enseignement et la Ville.	●				Orientation 5	CSS, partenaires institutionnels
53	Poursuivre la collaboration avec les partenaires financiers et stratégiques de la zone d’innovation du Carré Laval et en recruter de nouveaux.				●	Projet 2	MIT, GQc
54	Entamer des représentations auprès des partenaires publics et parapublics afin d’analyser la faisabilité technique et financière d’implanter un mode de transport structurant sur le boulevard Saint-Martin.		●			Projet 3	GQc, GC, ARTM, STL
55	Négocier la création d’un lien actif et favoriser la consolidation urbaine entre le boulevard de l’Avenir et la Maison des arts dans le prolongement est de l’axe de la rue Claude-Gagné.		●			Projet 4	Collège Montmorency

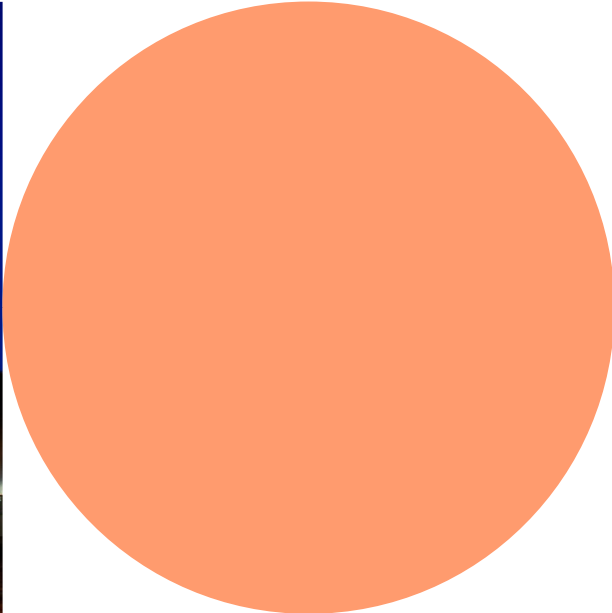


Tableau 4.4c – Actions de projets

#	Action	Court (0-5 ans)	Moyen (5-10 ans)	Long (10-20 ans)	Continu	Référence	Partenaire(s)
56	Construire un nouvel exutoire d'égout sanitaire afin de desservir l'ouest du centre-ville.		●			Général	
57	Végétaliser les terrains publics vacants ou sous-utilisés propices à une plantation accrue.				●	Orientation 1	MTQ
58	Réaliser les liens actifs proposés en les connectant aux voies cyclables et aux liens actifs existants, en concordance avec le Plan directeur du réseau cyclable et le Plan directeur du réseau piétonnier.				●	Orientation 2	
59	Compléter la réalisation du BNHS sur le boulevard Le Corbusier vers la station Montmorency.		●			Orientation 2	STL
60	Réaliser le BHNS sur les boulevards Notre-Dame et de la Concorde.	●				Orientation 2	STL, ARTM
61	Compléter la reconfiguration de la bretelle de l'autoroute 15 en direction nord associée au boulevard de la Concorde.		●			Orientation 3	MTQ
62	Construire l'infrastructure culturelle (bibliothèque centrale et centre de création artistique professionnelle).	●				Orientation 5	GQc, partenaires culturels et institutionnels
63	Compléter la construction du complexe aquatique.	●				Orientation 5	
64	Compléter la construction du musée Armand-Frappier dans le pôle muséal scientifique.	●				Orientation 5	Musée Armand-Frappier, Cosmodôme
65	Réaliser des projets pilotes d'aménagement transitoire de l'espace public afin d'occuper les terrains sous-utilisés et de tester des interventions permanentes.				●	Orientation 5	Partenaires publics et institutionnels
66	Réaliser le parc linéaire du Souvenir.		●	●		Projet 1	
67	Réaménager le boulevard du Souvenir.			●		Projet 1	
68	Relocaliser le dépôt à neige du Carré Laval et décontaminer le site.	●				Projet 2	MELCC
69	Réaliser le parc de l'innovation.		●			Projet 2	GQc
70	Réaménager le boulevard Saint-Martin.			●		Projet 3	MTQ, STL, ARTM
71	Réaménager l'échangeur autoroutier du boulevard Saint-Martin en intégrant un passage actif confortable et sécuritaire sous le viaduc.			●		Projet 3	MTQ
72	Réaliser la boucle culturelle, incluant le réaménagement de la rue Jacques-Tétreault entre les boulevards Le Corbusier et de l'Avenir.	●	●			Projet 4	STL, ARTM, STM, partenaires culturels
73	Réaménager la voie d'accès à l'autoroute 15 en direction nord dans le prolongement ouest de la rue Claude-Gagné.			●		Projet 4	MTQ

Partie 5

Balises d'aménagement sectorielles



Partie 5 – Balises d’aménagement sectorielles

Cette partie comprend les balises d’aménagement sectorielles, qui proposent des scénarios d’interprétation des orientations et objectifs du PPU pour chaque secteur du centre-ville. Ces balises visent à offrir un regard plus précis sur les différentes parties de ce territoire, une approche nécessaire compte tenu de son ampleur et de la diversité des identités urbaines que l’on y retrouve. Les interventions prévues ainsi que diverses intentions ciblées sont ainsi détaillées en thématiques pour chacun des 15 secteurs identifiés afin de guider leur développement ou leur transformation à venir.

Les balises d’aménagement sectorielles constituent un guide pour les promoteurs, les professionnels, les développeurs et les représentants de la Ville. Dans un souci d’arrimage entre les différentes composantes de la ville, cette partie concerne aussi bien le développement et l’aménagement du domaine public que celui des terrains privés. Les balises permettront ainsi de préciser les attentes quant au type, à la structure et à la qualité des projets qui façonneront le centre-ville de Laval pour chacun des secteurs.

5.1 Secteurs d’aménagement

5.2 Balises sectorielles

Secteur 1 – Jean-Béraud

Secteur 2 – Le Carrefour

Secteur 3 – Cosmodôme

Secteur 4 – Quartier Saint-Martin

Secteur 5 – Carré Laval

Secteur 6 – Centre civique

Secteur 7 – Chomedey

Secteur 8 – Cité de la Biotech

Secteur 9 – Montmorency

Secteur 10 – de l’Avenir

Secteur 11 – Boulevard Laval

Secteur 12 – Chabrier

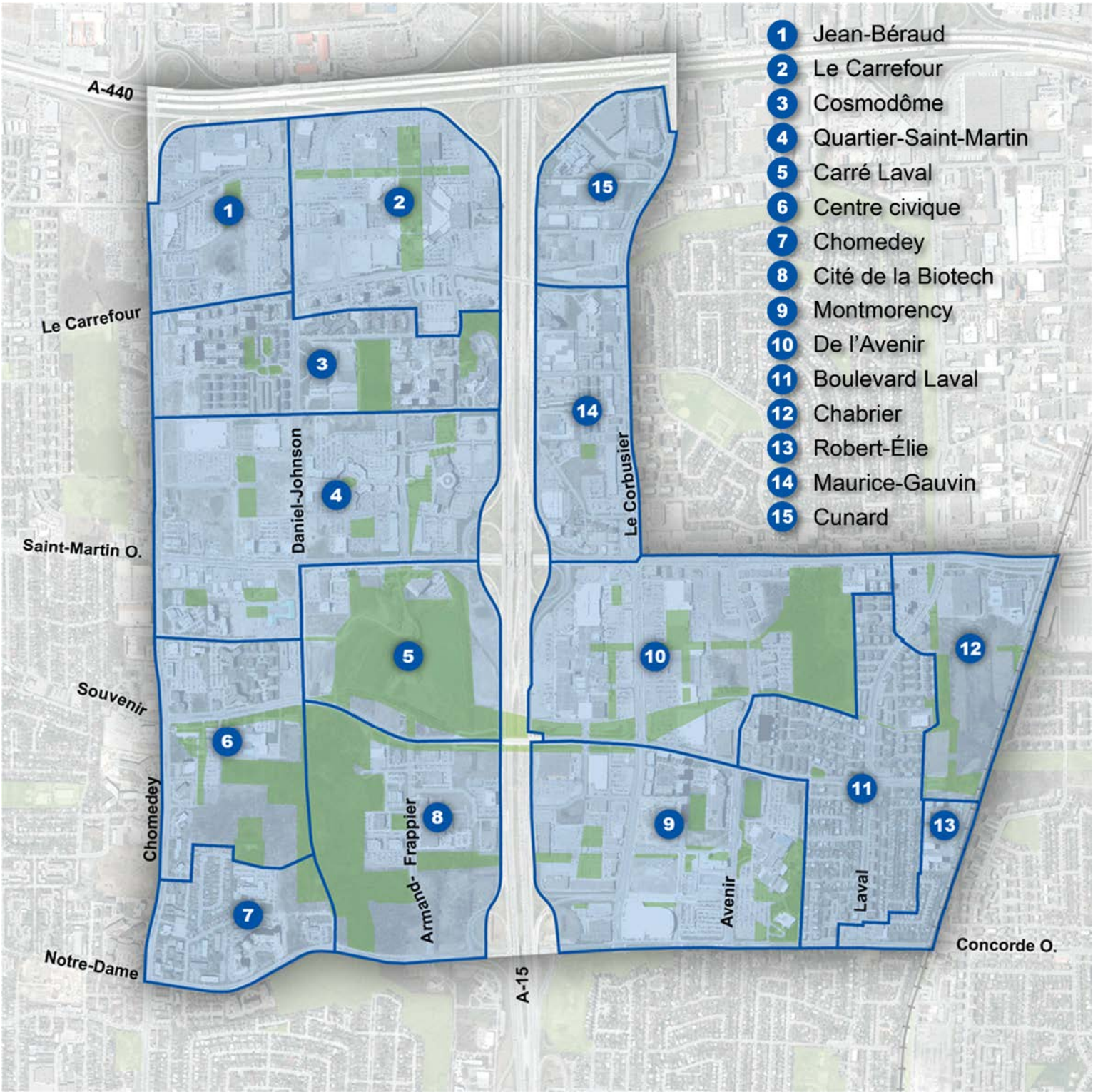
Secteur 13 – Robert-Élie

Secteur 14 – Maurice-Gauvin

Secteur 15 – Cunard

5.1 Secteurs d'aménagement

Sur la base de l'analyse du potentiel de développement des espaces du centre-ville à maintenir, consolider, requalifier et développer, présentée à l'orientation 4 de la partie 2, le territoire du PPU Centre-ville a été subdivisé en 15 secteurs d'aménagement aux identités distinctes. Le plan 5.1 ci-contre identifie les limites de ces secteurs qui composent le centre-ville et auxquels s'appliquent les balises d'aménagement sectorielles qui suivent.



Plan 5.1 – Secteurs d'aménagement du centre-ville

5.2 Balises sectorielles

Des balises d'aménagement spécifiques à chacun des secteurs identifiés au plan 5.1 ont été élaborées afin de tenir compte de la vision d'aménagement de la partie 2, des projets structurants de la partie 3 et des prescriptions réglementaires de la partie 4. Ces balises visent autant à détailler le contexte et les particularités de chaque secteur qu'à préciser les intentions attendues lors de la conception des projets publics comme privés. Les balises sont regroupées selon les cinq thématiques suivantes :

- **Espaces verts et publics**
- **Trame et aménagement des rues**
- **Mobilité**
- **Implantation bâtie**
- **Aménagements extérieurs**

Les balises sectorielles doivent être appliquées de manière complémentaire aux balises d'aménagement générales énoncées dans la partie 2 lors de l'analyse des projets immobiliers et des interventions d'aménagement qui seront réalisées au centre-ville, tant sur le domaine public que privé, comme précisé à la section 4.3.



13^{ème} arrondissement, Paris (© Wikimedia Commons)

Secteur 1 – Jean-Béraud

Le secteur Jean-Béraud, qui comprend un méga-îlot délimité par l'avenue Jean-Béraud et les boulevards Chomedey, Le Carrefour et Daniel-Johnson, présente des lacunes particulièrement importantes en matière de trame viaire et de mobilité. Avec sa forte proportion d'aires de stationnement extérieures, le secteur offre un potentiel élevé de redéveloppement, avec plusieurs terrains susceptibles d'être requalifiés ou consolidés. Cette consolidation devra cependant tenir compte de la localisation périphérique de ce secteur par rapport au noyau du centre-ville, de sa proximité à l'autoroute, de la nécessité de préserver et mettre en valeur les arbres et espaces boisés restants et de désenclaver le site par l'aménagement de nouvelles voies publiques.

Espaces verts et publics

- Préservation et mise en valeur de l'espace boisé en bordure de l'avenue Jean-Béraud.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies collectrices, locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Réutilisation des allées d'accès pour le tracé des nouvelles voies.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Désenclavement du méga-îlot par le déploiement d'un réseau de rues arrimé aux voies existantes.
- Réaménagement des intersections des boulevards Chomedey, Le Carrefour et Daniel-Johnson et de l'avenue Jean-Béraud.

Mobilité

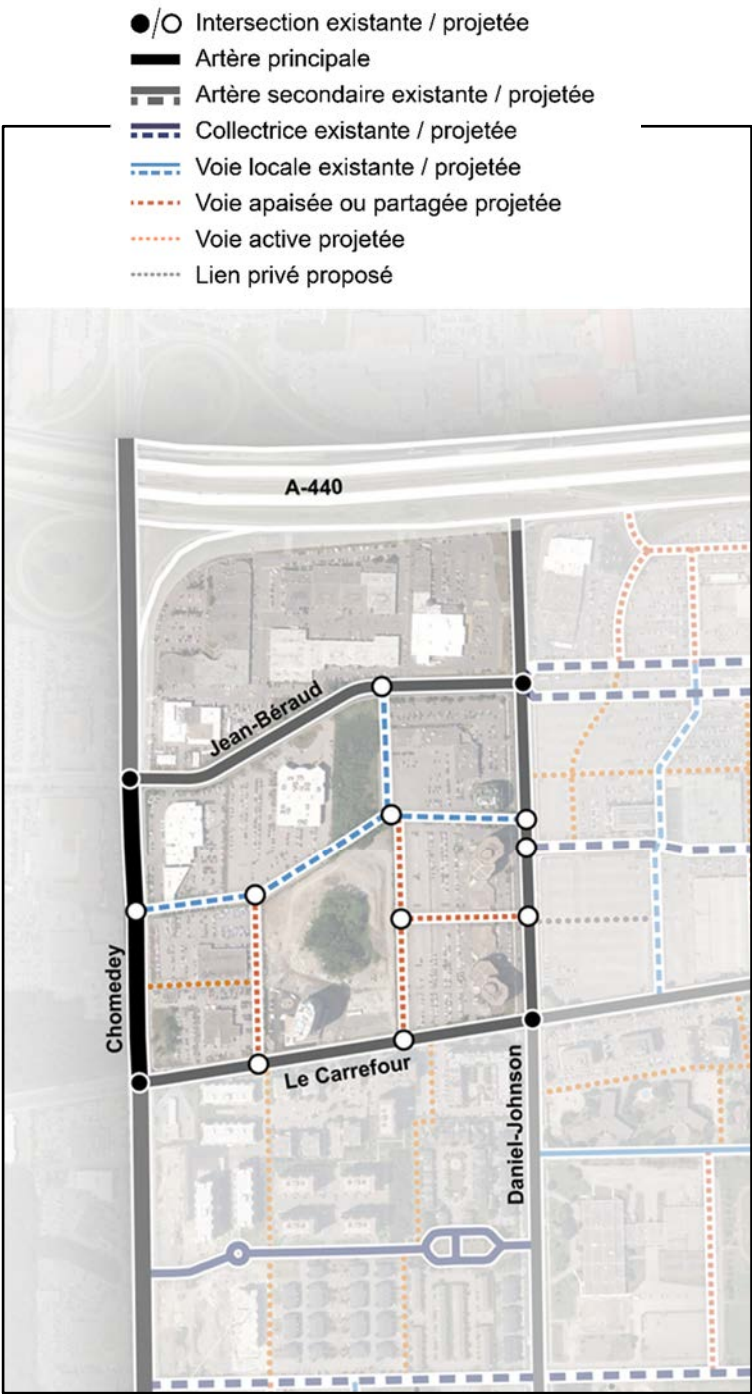
- Aménagement de voies cyclables sur l'avenue Jean-Béraud et le boulevard Le Carrefour.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif sur les boulevards Le Carrefour et Chomedey.

Implantation bâtie

- Encadrement des boulevards Chomedey, Le Carrefour, Daniel-Johnson et Jean-Béraud par un front bâti continu.



Plan 5.2a – Secteur 1 : espaces verts et publics



Plan 5.2b – Secteur 1 : trame et aménagement des rues



Plan 5.2c – Secteur 1 : mobilité



Secteur 2 – Le Carrefour

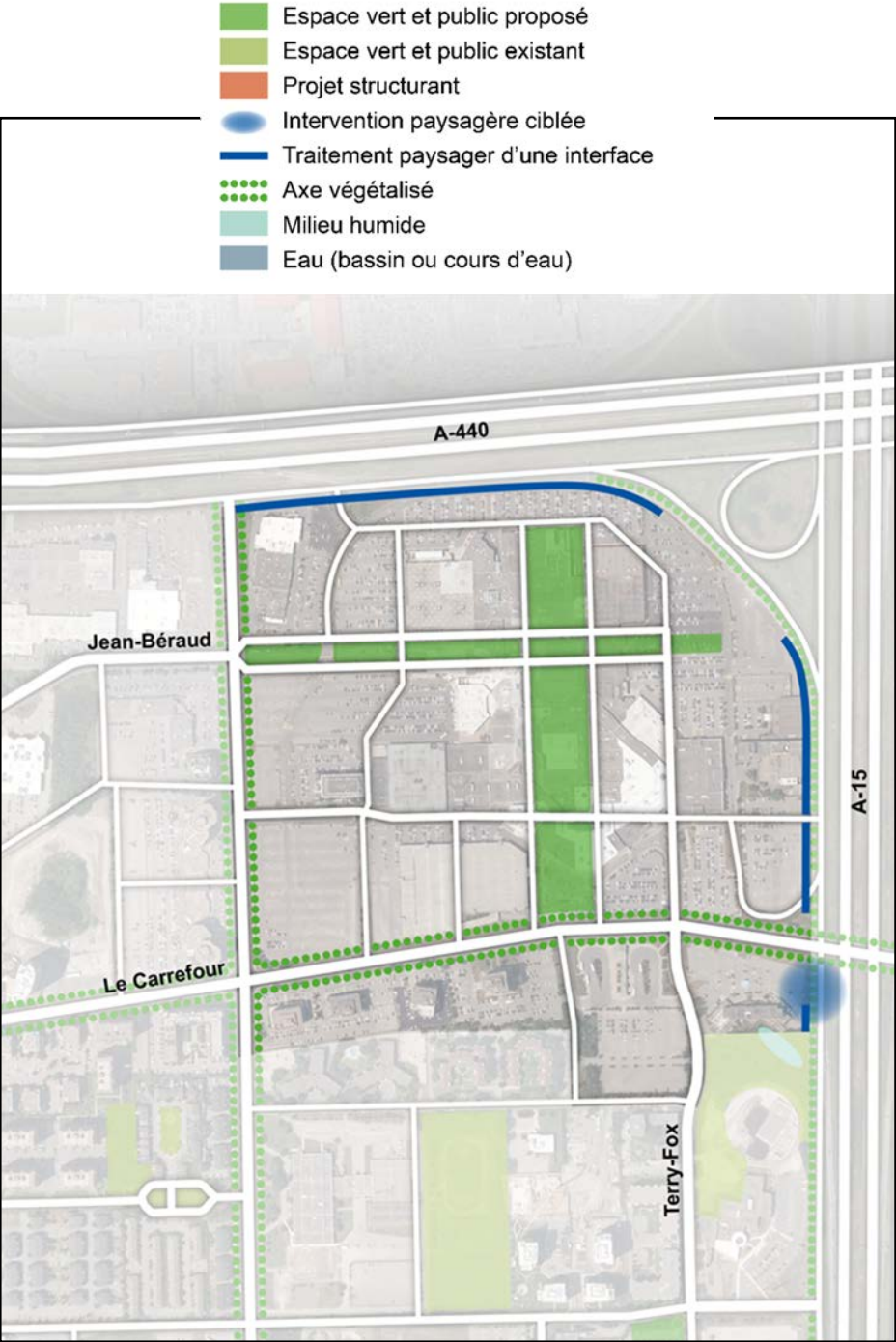
Le secteur Le Carrefour est principalement occupé par le vaste centre commercial du Carrefour Laval. Ce secteur se consolidera et se requalifiera par phases successives, selon la logique de requalification des centres commerciaux détaillée dans l'orientation 4 de la partie 2, afin de faire émerger un quartier complet et à échelle humaine.

Espaces verts et publics

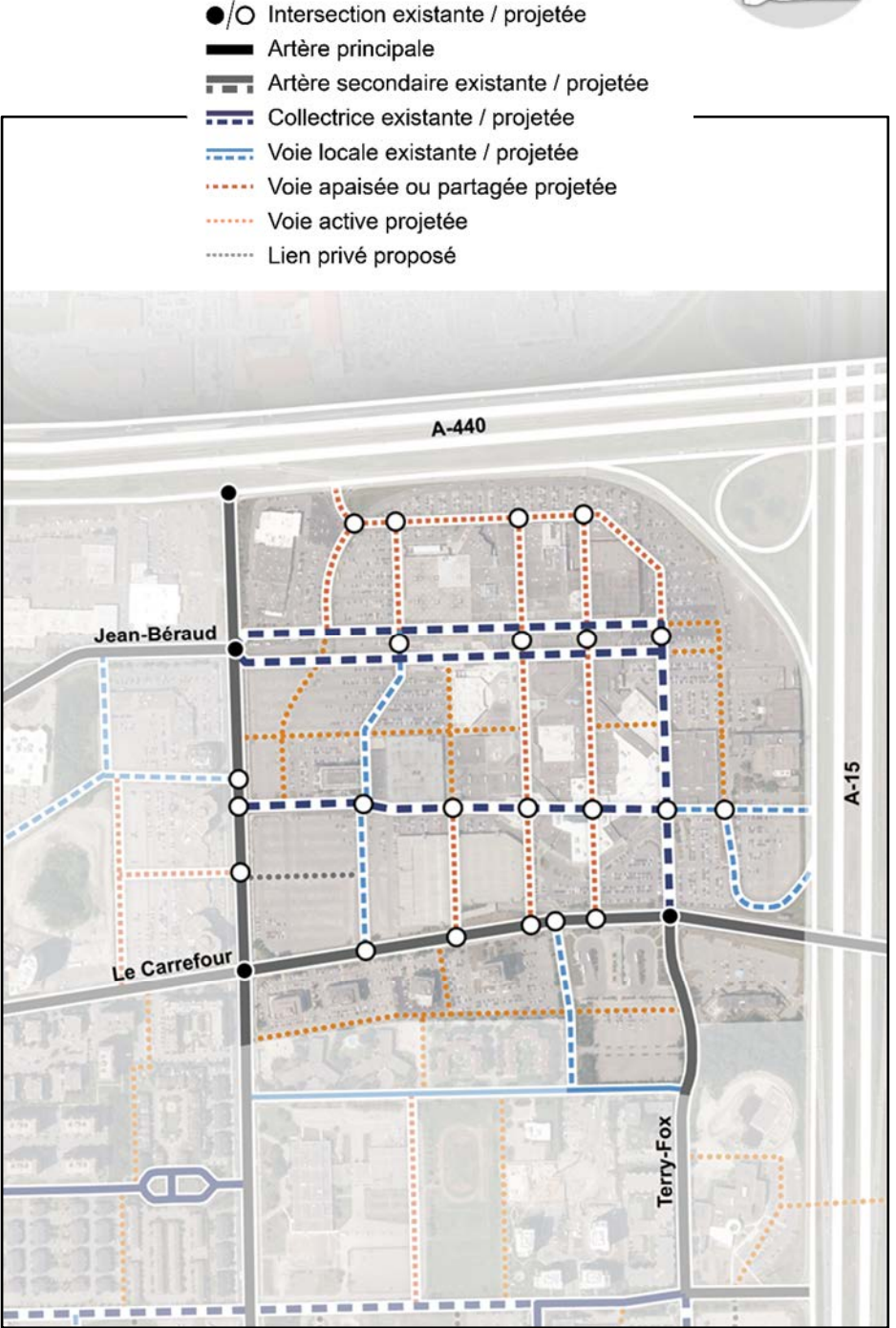
- Aménagement d'espaces verts, polyvalents et structurants assurant les liens nord-sud et est-ouest.
- Intervention paysagère ou artistique aux abords du viaduc sur le boulevard Le Carrefour.
- Traitements paysagers le long des voies de desserte des autoroutes 15 et 440.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies collectrices, locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Réutilisation des allées d'accès pour le tracé des nouvelles voies.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Arrimage des nouvelles voies aux boulevards Daniel-Johnson et Le Carrefour, au terminus d'autobus et à l'infrastructure de transport collectif structurant projeté sur l'A-15.
- Réaménagement des intersections des boulevards Le Carrefour et Daniel-Johnson et des accès au terminus en faveur des piétons.
- Aménagement des nouvelles intersections en respectant la hiérarchie et la typologie des rues existantes et projetées.



Plan 5.2d – Secteur 2 : espaces verts et publics



Plan 5.2e – Secteur 2 : trame et aménagement des rues

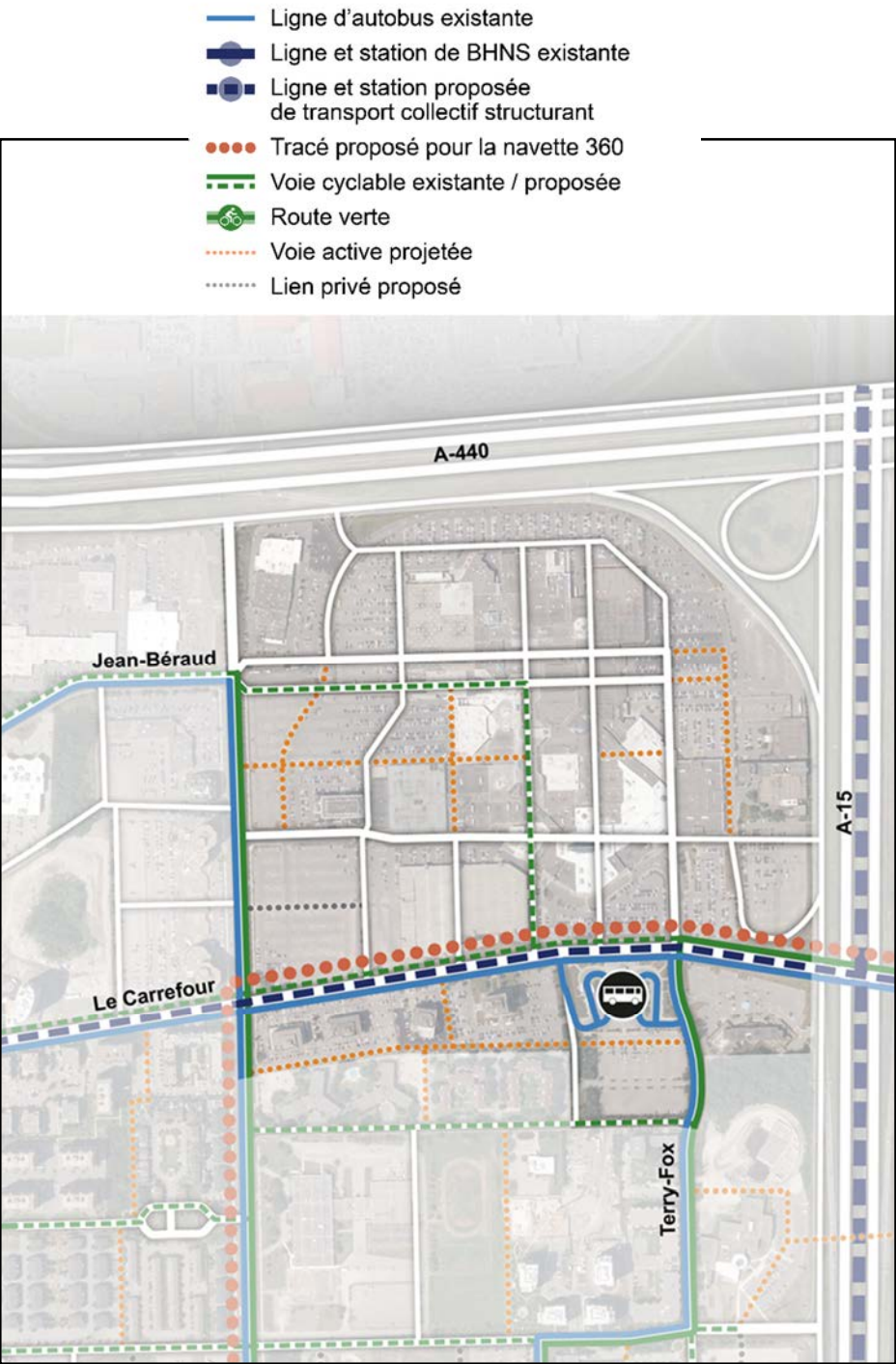
Secteur 2 – Le Carrefour (suite)

Mobilité

- Prolongement de la voie cyclable sur le boulevard Le Carrefour jusqu'à l'avenue Terry-Fox.
- Intégration d'une voie cyclable sur le prolongement de l'avenue Jean-Béraud.
- Aménagement de voies cyclables afin de desservir le cœur du secteur depuis les boulevards Daniel-Johnson et Le Carrefour.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif sur le boulevard Le Carrefour.

Implantation bâtie

- Densification de l'îlot du terminus Le Carrefour.
- Encadrement des boulevards Daniel-Johnson, Le Carrefour et des voies collectrices projetées par un front bâti continu.
- Articulation des bâtiments autour des espaces verts communs ou publics proposés.
- Traitement de l'interface avec le milieu humide présent sur le site du Complexe aquatique.



Plan 5.2f – Secteur 2 : mobilité



Plan 5.2g – Secteur 2 : implantation bâtie



Secteur 3 – Cosmodôme

Le secteur Cosmodôme est majoritairement construit et très diversifié tant dans ses vocations que dans les caractéristiques du cadre bâti qui le compose. Il se consolidera par la bonification du domaine public et la complétion et l’affirmation des équipements publics tels que le complexe aquatique et le musée Armand-Frappier.

Espaces verts et publics

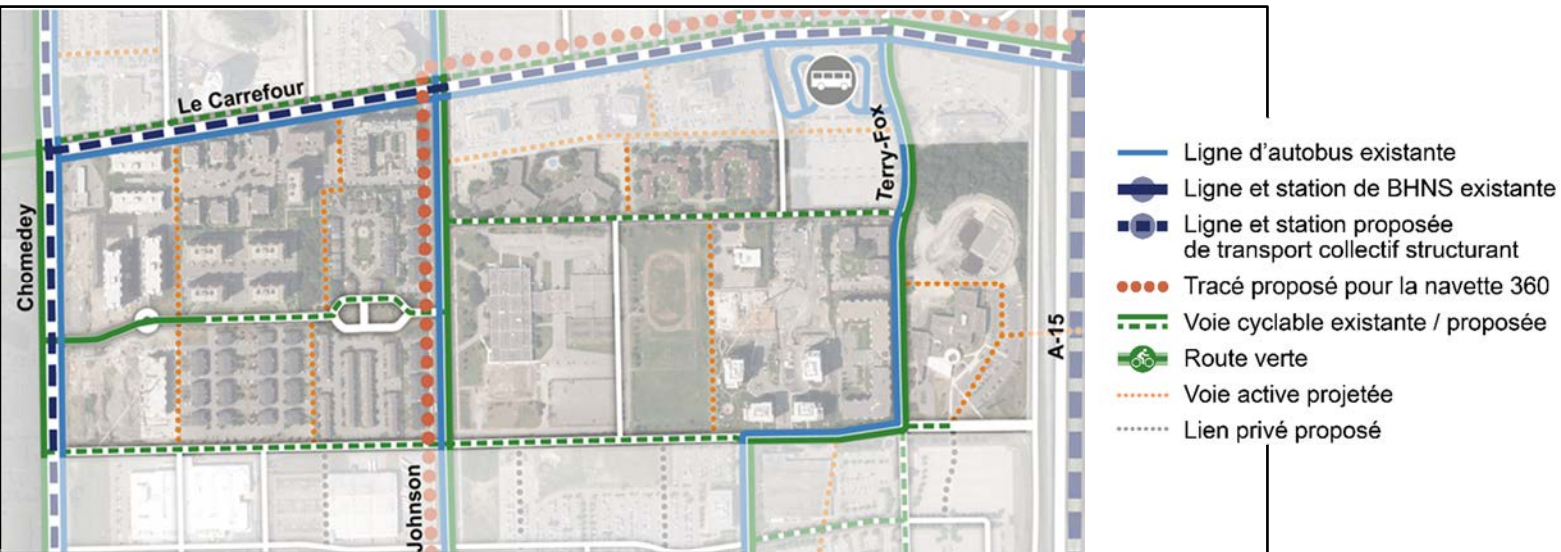
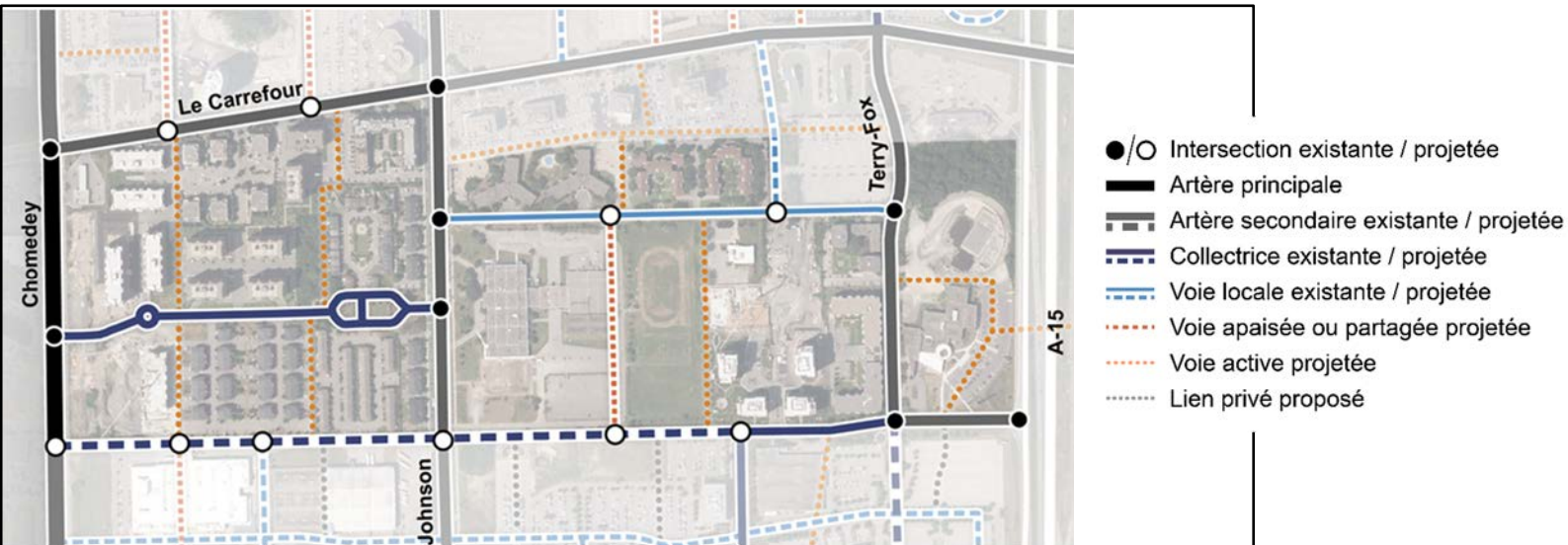
- Mise en valeur du parc-école Laval-Catholic afin de contribuer à l’ensemble du secteur.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies collectrices, locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d’intersections.
- Réutilisation des allées d’accès pour le tracé des nouvelles voies.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l’orientation 3.
- Renforcement de l’accessibilité aux équipements destinés au public : Cosmodôme, Complexe aquatique, école, terminus d’autobus, etc.
- Reconfiguration du carrefour giratoire sur le boulevard de Chenonceau afin de faciliter les déplacements actifs.
- Réaménagement des intersections des boulevards existants Le Carrefour, Daniel-Johnson et Chomedey et des avenues Terry-Fox et du Cosmodôme.
- Aménagement des nouvelles intersections en respectant la hiérarchie et la typologie des rues existantes et projetées.

Mobilité

- Prolongement d’une voie cyclable sur le boulevard de Chenonceau jusqu’au boulevard Daniel-Johnson.
- Prolongement d’une voie cyclable vers l’ouest sur l’avenue du Cosmodôme jusqu’au boulevard Chomedey.
- Introduction d’une voie cyclable sur la rue Édouard-Montpetit et sur le boulevard Le Carrefour.
- Intégration d’une infrastructure de transport collectif sur les boulevards Le Carrefour et Chomedey.



Secteur 4 – Quartier Saint-Martin

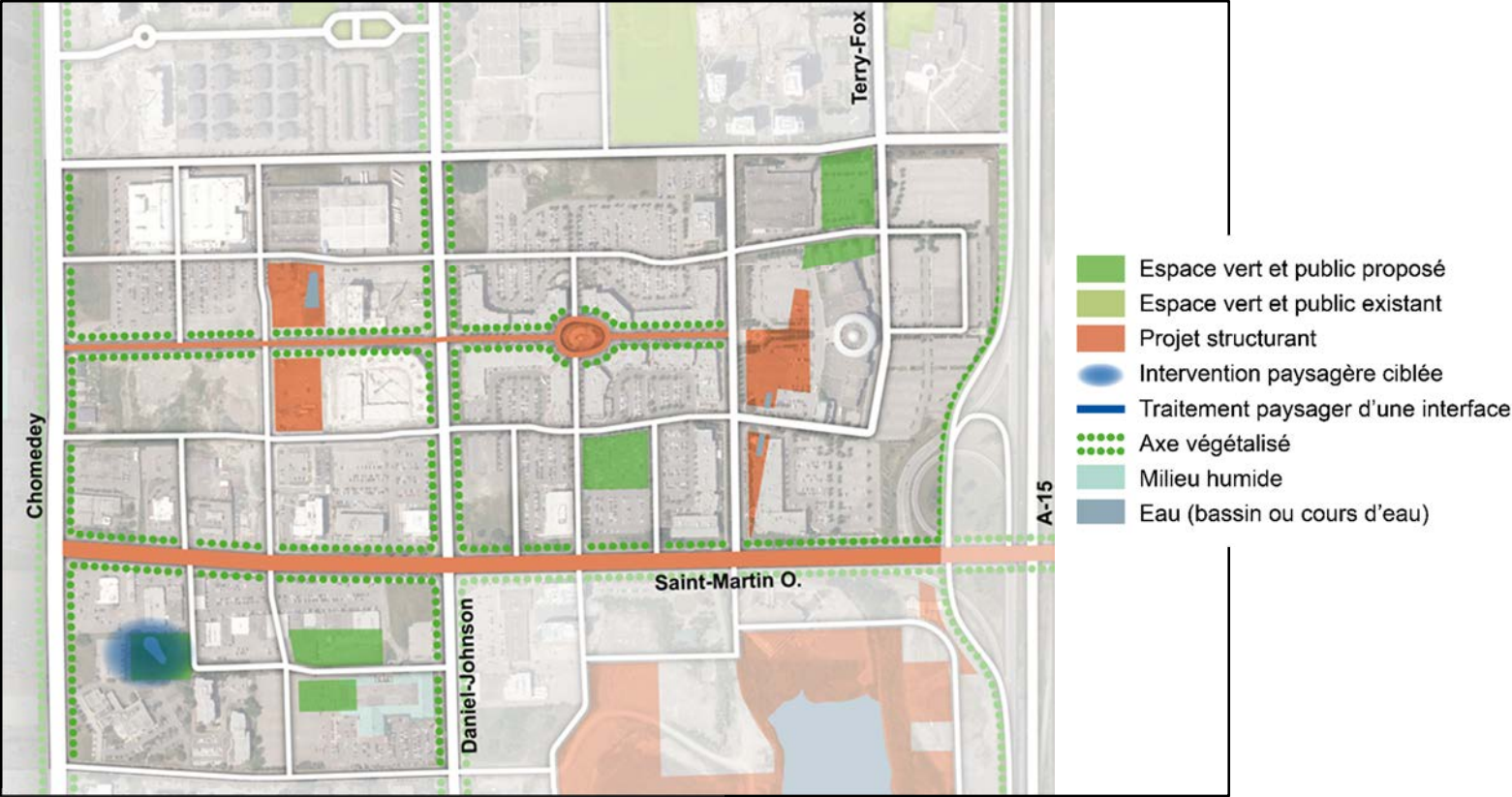
Le secteur Quartier Saint-Martin présente, en plus d'un fort dynamisme commercial, un vaste potentiel de requalification et de développement en vertu de ses espaces commerciaux, ses vastes aires de stationnement et ses grands terrains vacants. Ce potentiel est également magnifié par la proximité du grand milieu naturel adjacent à l'ouest du boulevard Chomedey, ainsi que par la présence de deux projets structurants qui le traversent et qui sont décrits à la partie 3, la rue commerciale et le boulevard urbain Saint-Martin. Ces interventions majeures sur le domaine public s'ajouteront à l'implantation de parcs et places publiques qui soutiendront et encadreront la croissance immobilière anticipée sur le domaine privé.

Espaces verts et publics

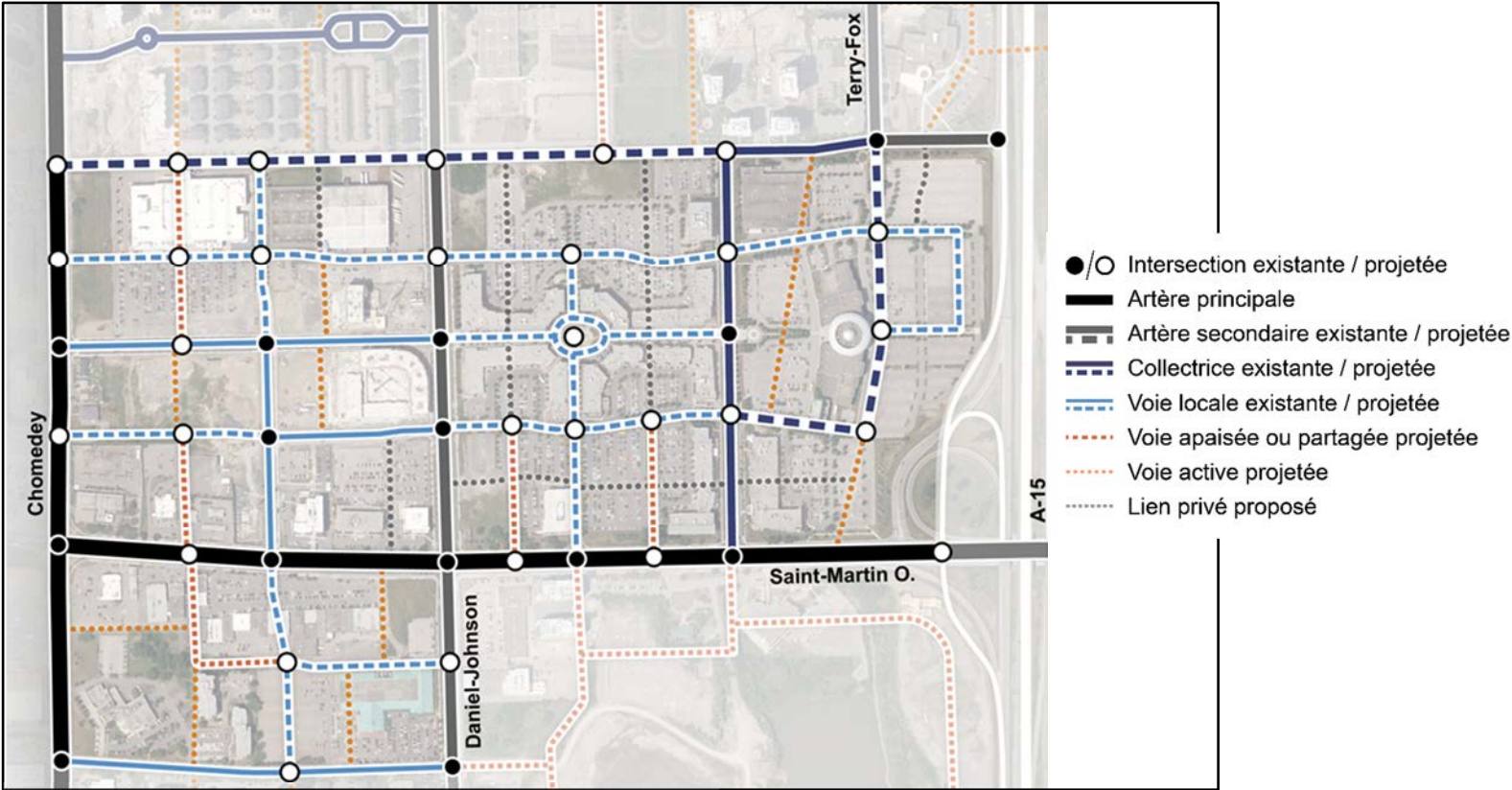
- Intégration du projet identitaire de la rue commerciale sur la promenade du Quartier-Saint-Martin comme un aménagement animé et planté.
- Aménagement d'une porte d'entrée à la ZAEP Le Carrefour sur le boulevard Chomedey.
- Intégration d'une place publique aux abords de l'avenue Pierre-Péladeau.
- Intégration d'un espace vert à l'intersection des avenues Terry-Fox et du Cosmodôme.
- Intégration d'un espace vert à l'intersection de la rue Jeanne-Mance et de la promenade du Quartier-Saint-Martin.
- Intégration d'un espace vert entre le boulevard Saint-Martin et la rue des Châteaux, aux abords du prolongement proposé de la rue Jeanne-Mance vers le sud.
- Mise en valeur du milieu humide entre le boulevard Saint-Martin et la rue des Châteaux.
- Intégration d'un espace vert entre le boulevard Daniel-Johnson et l'avenue Pierre-Péladeau.
- Intégration du projet phare du boulevard urbain Saint-Martin sous la forme d'une infrastructure de transport collectif aux aménagements de haute qualité paysagère.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies collectrices, locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Réutilisation des allées d'accès pour le tracé des nouvelles voies.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Réaménagement des intersections des boulevards Chomedey, Saint-Martin et Daniel-Johnson, de l'avenue Pierre-Péladeau et de la promenade du Quartier Saint-Martin.
- Aménagement des nouvelles intersections en respectant la hiérarchie et la typologie des rues voies de circulation existantes et projetées.



Plan 5.2k – Secteur 4 : espaces verts et publics



Plan 5.2l – Secteur 4 : trame et aménagement des rues

Secteur 4 – Quartier Saint-Martin (suite)

Mobilité

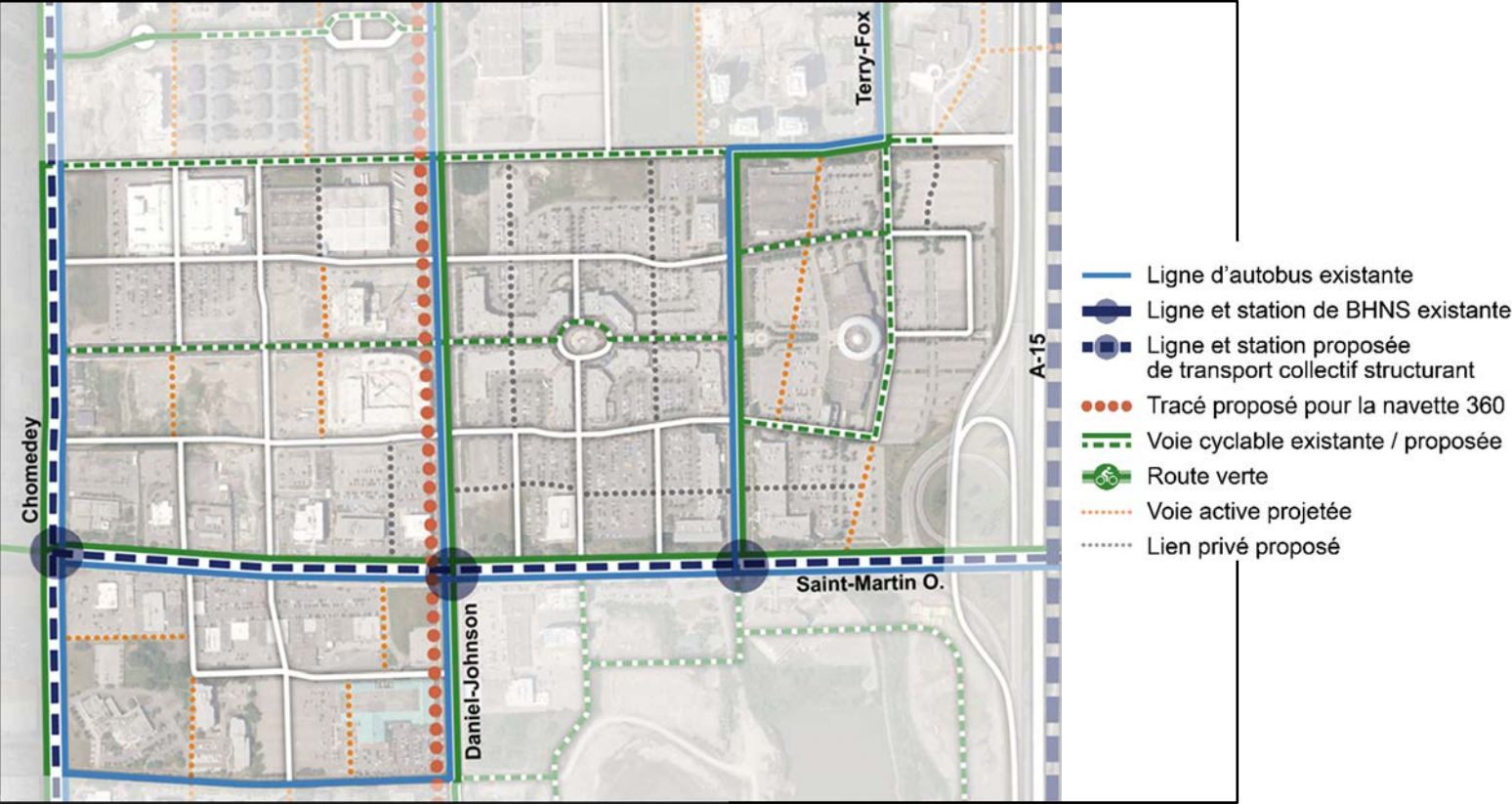
- Prolongement de voies cyclables sur les avenues Terry-Fox et du Cosmodôme ainsi que sur la rue Marie-Morin.
- Introduction d'une voie cyclable sur la promenade du Quartier Saint-Martin et entre l'avenue Pierre-Péladeau et le prolongement de l'avenue Terry-Fox.
- Implantation de stations de transport collectif sur le boulevard Saint-Martin.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif sur le boulevard Chomedey.

Implantation bâtie

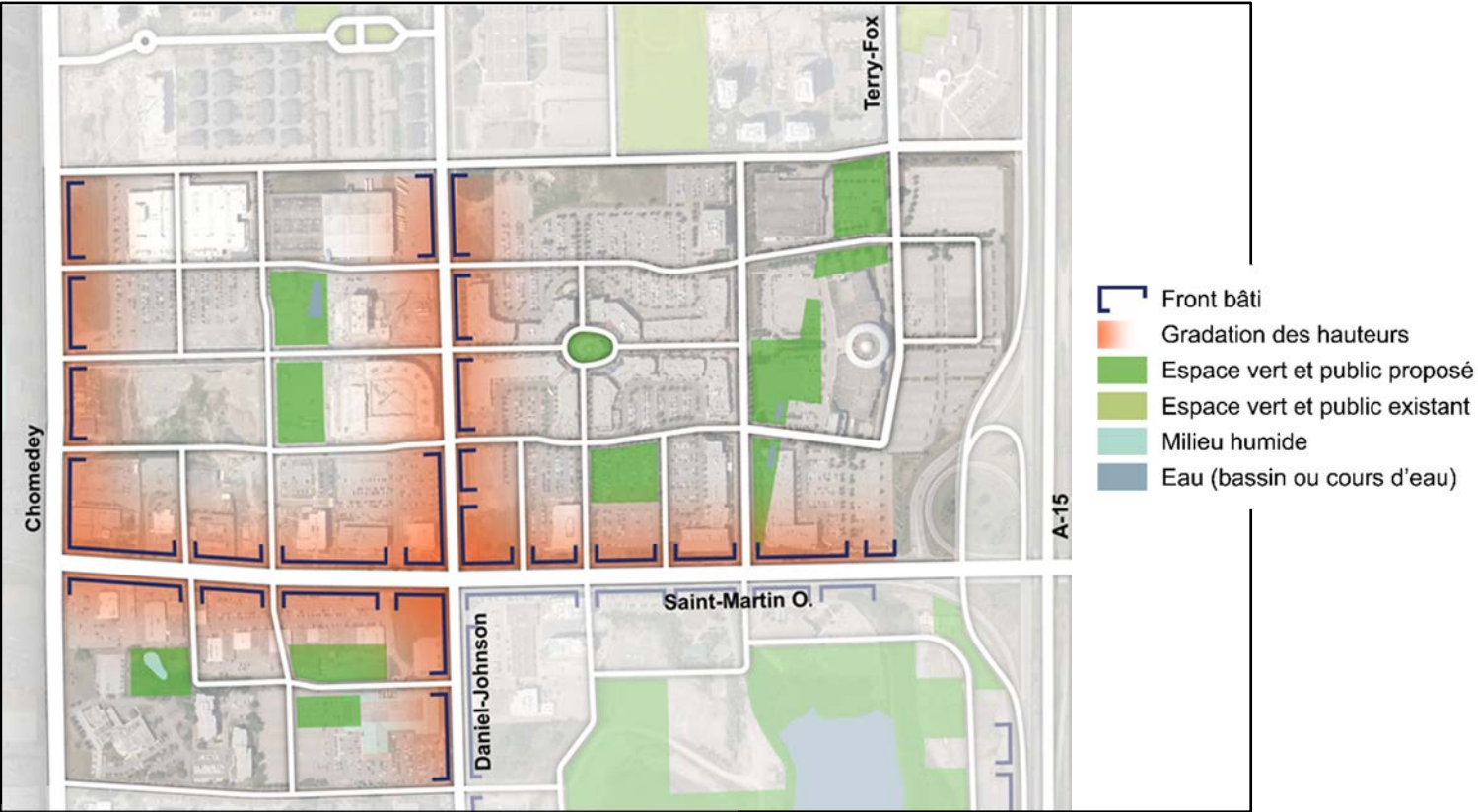
- Densification à proximité des stations du futur système de transport collectif structurant sur le boulevard Saint-Martin.
- Encadrement des boulevards Chomedey, Saint-Martin et Daniel-Johnson.

Aménagements extérieurs

- Déminéralisation et verdissement des marges avant le long du boulevard Saint-Martin, principalement entre les boulevards Chomedey et Daniel-Johnson.
- Intégration de liens actifs conviviaux à l'intérieur des îlots afin d'assurer la connectivité entre la rue commerciale, les places publiques et les parcs de quartier.



Plan 5.2m – Secteur 4 : mobilité



Plan 5.2n – Secteur 4 : implantation bâtie

Secteur 5 – Carré Laval

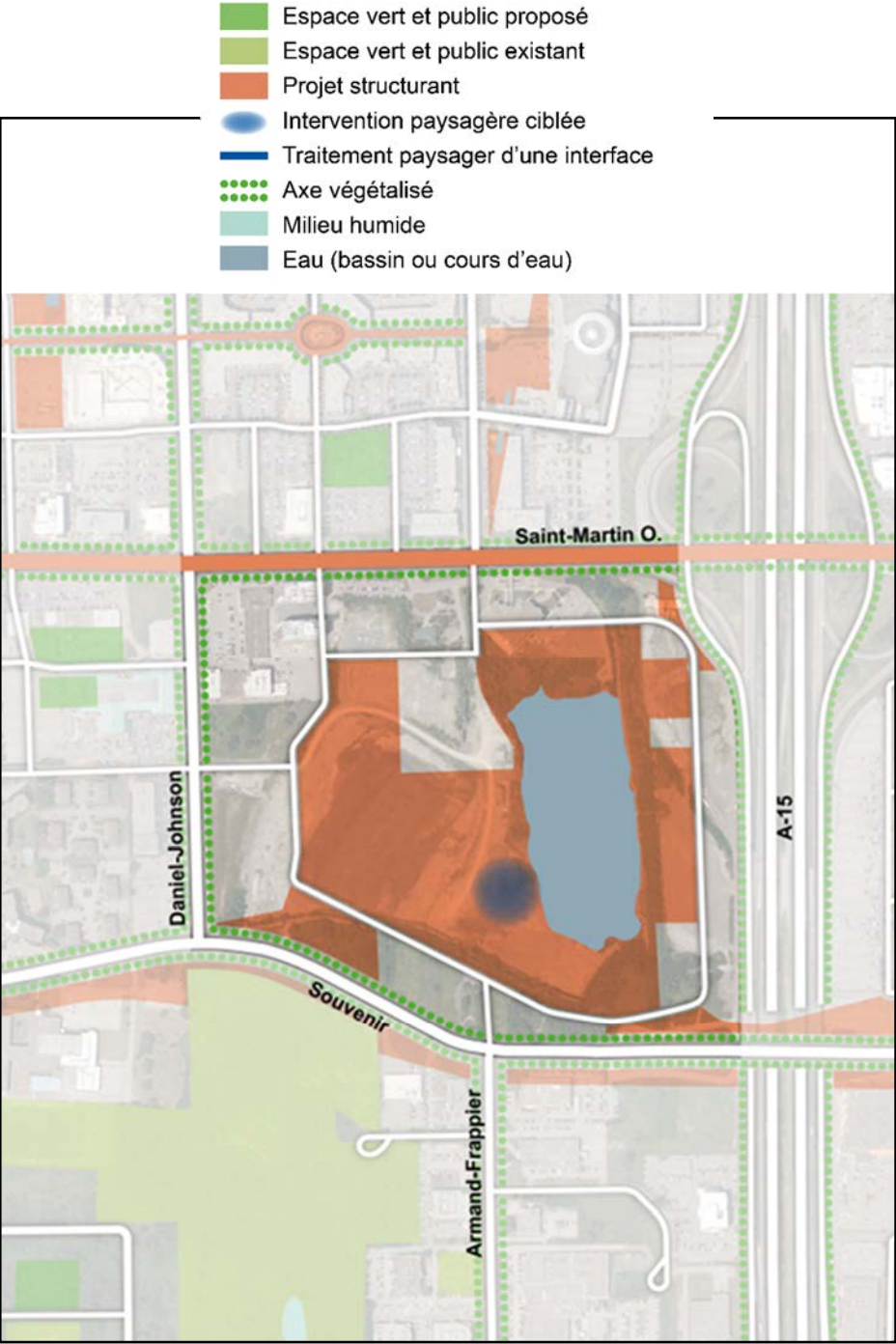
Le secteur du Carré Laval, ancienne carrière Lagacé située à proximité du bois Armand-Frappier, est touché par trois projets phares détaillés dans la partie 3 : le parc de l'innovation en son cœur, le parc linéaire du Souvenir qui le borde d'est en ouest et le boulevard urbain Saint-Martin à sa limite nord.

Espaces verts et publics

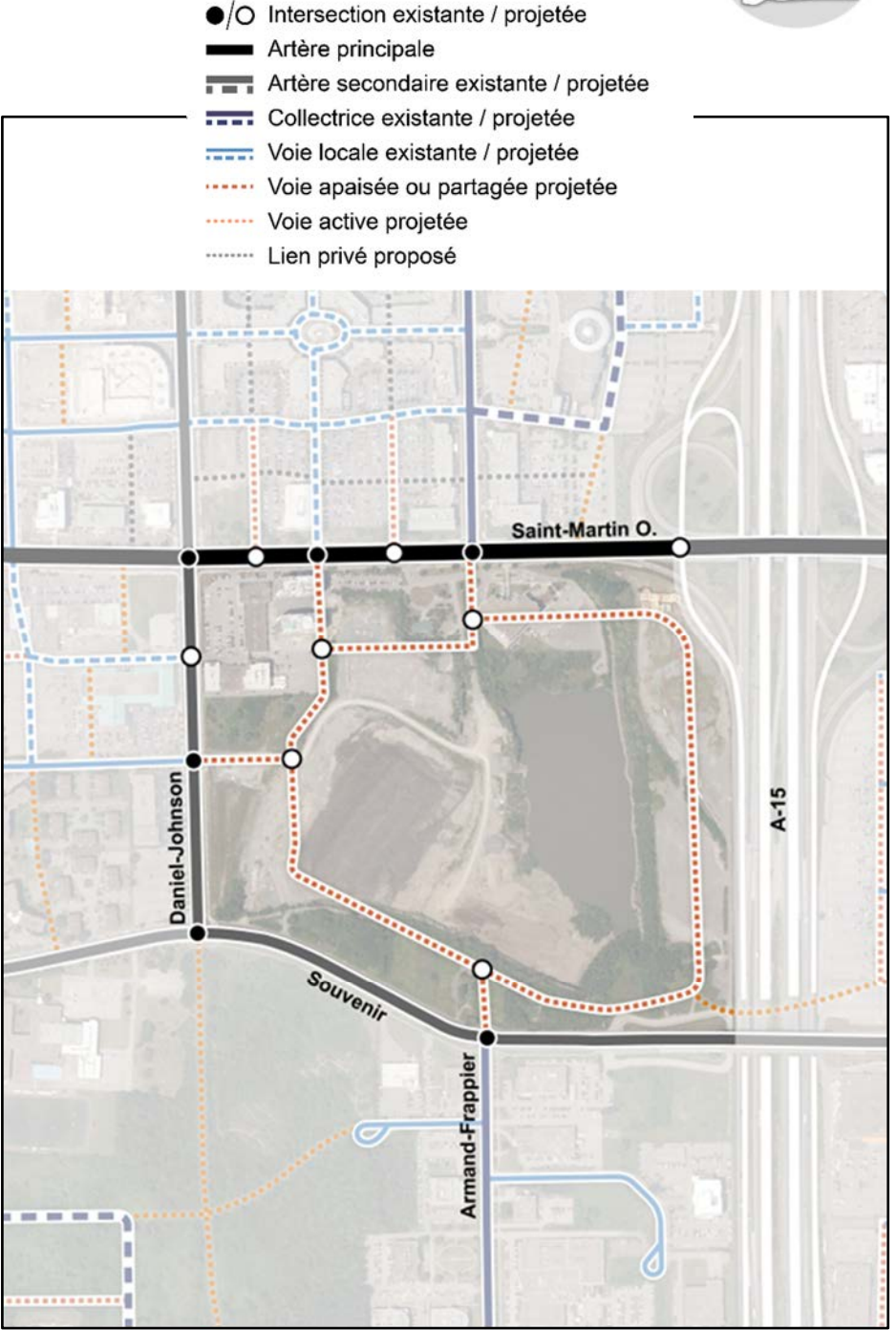
- Intégration du projet phare du boulevard urbain Saint-Martin sous la forme d'une infrastructure de transport collectif aux aménagements de haute qualité paysagère.
- Prolongement du parc linéaire du Souvenir dans le Carré Laval et aménagement d'une promenade plantée sur le boulevard du Souvenir.
- Déploiement du parc de l'innovation au centre du Carré Laval.
- Intégration d'une promenade sur le tracé fondateur du chemin du Trait-Carré.
- Aménagement de seuils d'entrée au site en lien avec les rues des secteurs adjacents sous la forme d'espaces polyvalents publics.
- Aménagement d'une promenade à proximité de la falaise.
- Prolongement du couvert forestier du bois Armand-Frappier jusqu'au parc de l'innovation.
- Complémentarité des aménagements paysagers avec le parc linéaire du Souvenir.
- Mise en valeur des caractéristiques paysagères propres au site (plan d'eau, flancs rocheux, topographie, etc.).

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Découpage du méga-îlot par des voies actives ou polyvalentes mettant à profit les percées visuelles sur la carrière, les falaises et le plan d'eau.
- Réaménagement des intersections des boulevards Saint-Martin, Daniel-Johnson et du Souvenir.
- Aménagement de certaines voies actives comme accès pour les services d'urgence.



Plan 5.2o – Secteur 5 : espaces verts et publics



Plan 5.2p – Secteur 5 : trame et aménagement des rues

Secteur 5 – Carré Laval (suite)

Mobilité

- Affirmation de la mobilité active comme mode de déplacement prioritaire dans l'îlot.
- Accès véhiculaire aux stationnements à partir des trois boulevards ceinturant le site.
- Implantation de stations de transport collectif sur le boulevard Saint-Martin.

Implantation bâtie

- Implantation des bâtiments favorisant la mutualisation des espaces extérieurs.
- Encadrement des boulevards Saint-Martin, Daniel-Johnson et du Souvenir ainsi que des futurs liens et espaces extérieurs par un front bâti.

Aménagements extérieurs

- Mise en valeur des percées visuelles sur la falaise et le plan d'eau et dans l'axe du boulevard Armand-Frappier, de la rue des Châteaux et de l'avenue Pierre-Péladeau vers l'espace public central.
- Ouverture des cours en interaction avec le parc de l'innovation.



Plan 5.2q – Secteur 5 : mobilité



Plan 5.2r – Secteur 5 : implantation bâtie

Secteur 6 – Centre civique

Le secteur Centre civique est défini en majorité par la présence de terrains à consolider ou, près du bois Armand-Frappier, de terrains à développer, ainsi que de plusieurs bâtiments et équipements publics. Les principales interventions qui y seront réalisées incluront le déploiement de la nouvelle trame de rues ainsi que la réalisation ou amélioration des parcs et places publiques, incluant en particulier la limite ouest du projet phare du parc linéaire du Souvenir qui s'achèvera dans ce secteur.

Espaces verts et publics

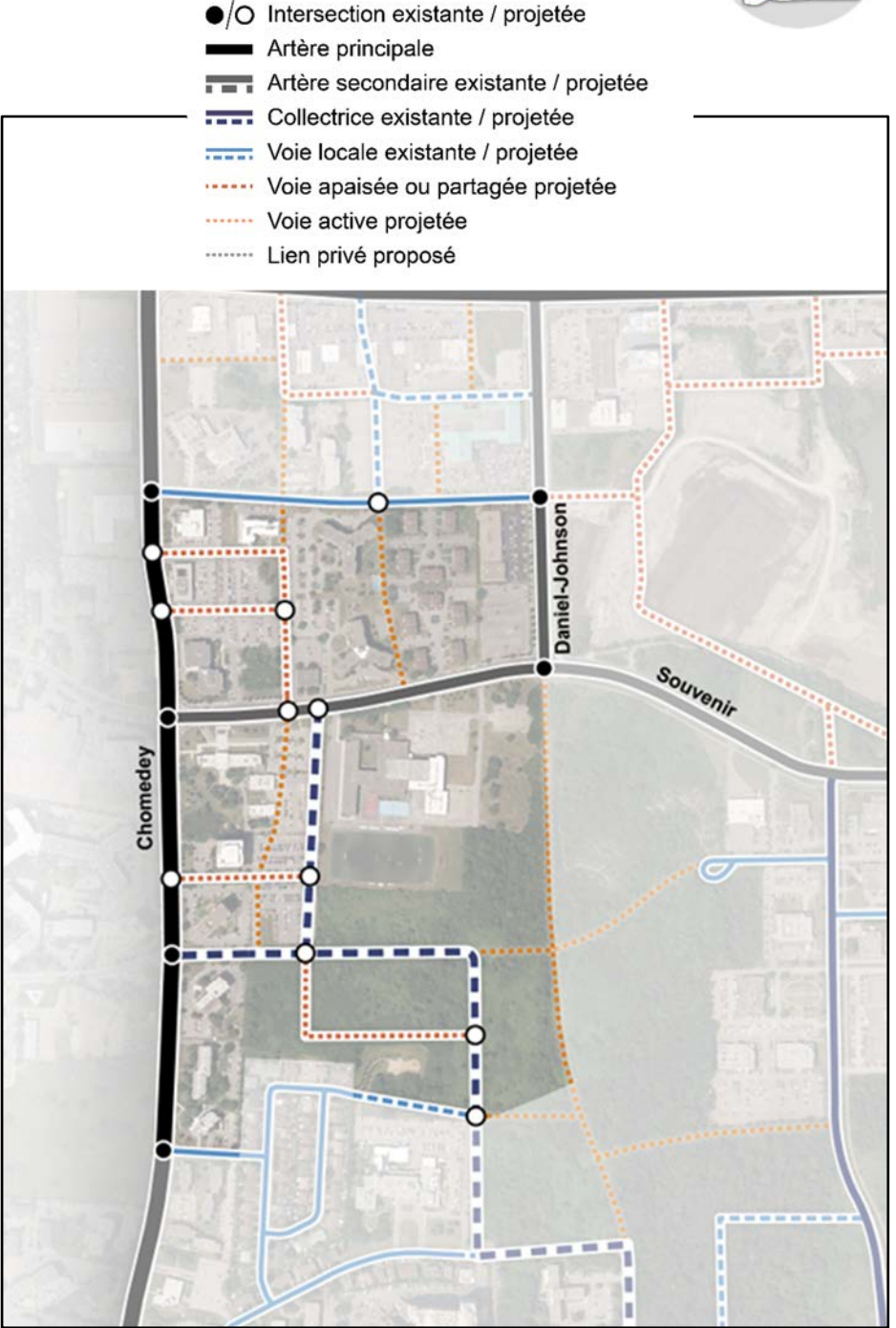
- Prolongement du parc linéaire, ou aménagement d'une promenade plantée sur le boulevard du Souvenir jusqu'au parvis de l'hôtel de ville.
- Valorisation de l'interface avec le bois Armand-Frappier.
- Valorisation du jardin situé à l'arrière de l'hôtel de ville.
- Aménagement d'un espace polyvalent nord-sud central sur l'îlot municipal.
- Valorisation et désenclavement du parc de l'Abbé-John-Colford.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies collectrices, locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Réutilisation des allées d'accès pour le tracé des nouvelles voies.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Redécoupage des îlots tout en assurant la préservation, la mise en valeur du bois Armand-Frappier et l'accès aux bâtiments destinés au public.
- Réaménagement des intersections des boulevards Chomedey, Daniel-Johnson et du Souvenir.
- Implantation de corridors verts sur les voies en lien avec le bois Armand-Frappier.



Plan 5.2s – Secteur 6 : espaces verts et publics



Plan 5.2t – Secteur 6 : trame et aménagement des rues

Secteur 6 – Centre civique (suite)

Mobilité

- Introduction d'une voie cyclable sur la rue Cardinal jusqu'au bois Armand-Frappier.
- Implantation d'une infrastructure de transport collectif sur le boulevard Chomedey.

Implantation bâtie

- Densification de l'îlot municipal.
- Implantation des bâtiments de manière à préserver la canopée ainsi que des liens actifs et visuels vers le bois Armand-Frappier.
- Développement en bordure du parc de l'Abbé-John-Colford et achèvement du développement au sud de la rue Cardinal.
- Encadrement des prolongements de la rue Cardinal par un front bâti.



Plan 5.2u – Secteur 6 : mobilité



Plan 5.2v – Secteur 6 : implantation bâtie

Secteur 7 – Chomedey

Le secteur Chomedey est essentiellement construit et se compose donc majoritairement d'espaces à maintenir. Quelques terrains susceptibles de se consolider ou de se développer sont présents à proximité du bois Armand-Frappier, dans la partie est du secteur, et leur urbanisation devra tenir compte de la proximité et des interactions avec le grand milieu naturel adjacent.

Espaces verts et publics

- Conservation et mise en valeur des interfaces avec le bois Armand-Frappier.
- Aménagement d'une entrée sud majeure au bois Armand-Frappier depuis le boulevard Notre-Dame.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies collectrices, locales et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Implantation de corridors verts sur les voies en lien avec le bois Armand-Frappier.
- Réaménagement des intersections des boulevards existants Chomedey et Notre-Dame.

Mobilité

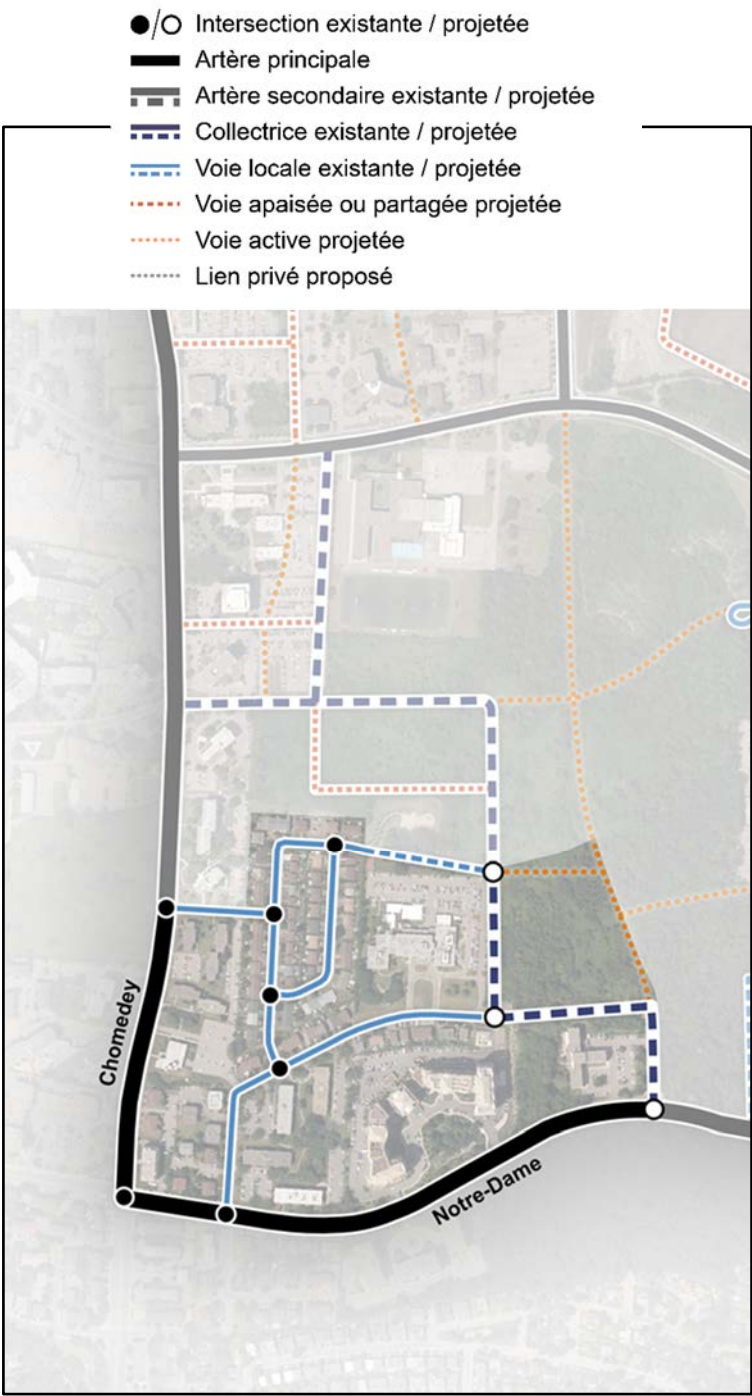
- Introduction d'une voie cyclable sur la place Alton-Goldbloom.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif sur les boulevards Chomedey et Notre-Dame.
- Implantation de stations de transport collectif sur le boulevard Notre-Dame.

Implantation bâtie

- Implantation des bâtiments de manière à préserver la canopée ainsi que les liens actifs et visuels vers le bois Armand-Frappier.
- Encadrement des prolongements de la rue Cardinal et la place Alton-Goldbloom par un front bâti.



Plan 5.2w – Secteur 7 : espaces verts et publics



Plan 5.2x – Secteur 7 : trame et aménagement des rues



Plan 5.2y – Secteur 7 : mobilité



Secteur 8 – Cité de la Biotech

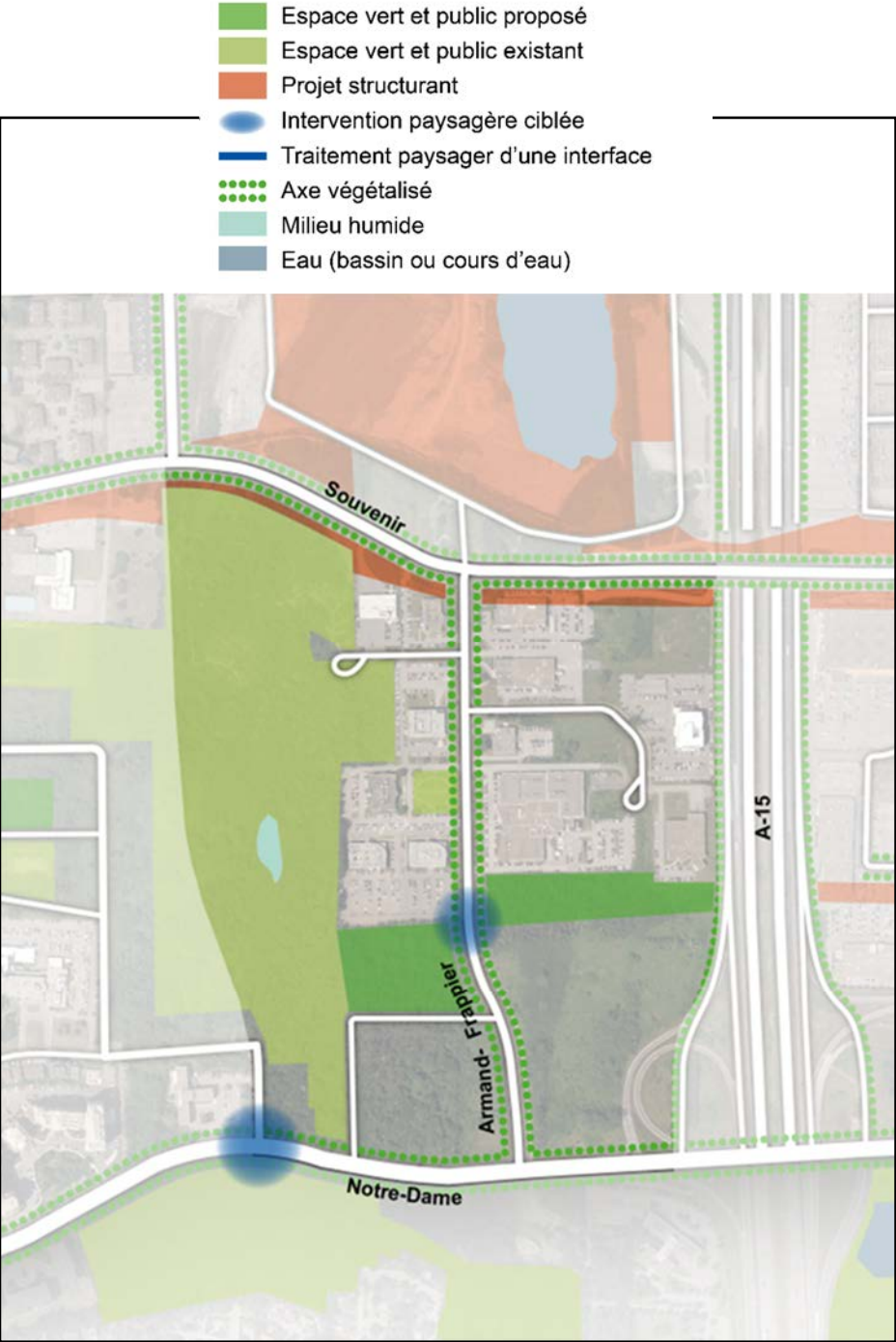
Le secteur Cité de la Biotech se compose de plusieurs terrains à développer et à consolider. Cette croissance urbaine exigera de tenir compte des particularités du secteur, telles que la proximité de l'autoroute 15 et du bois Armand-Frappier ainsi que la présence du futur parc linéaire du Souvenir au nord du secteur.

Espaces verts et publics

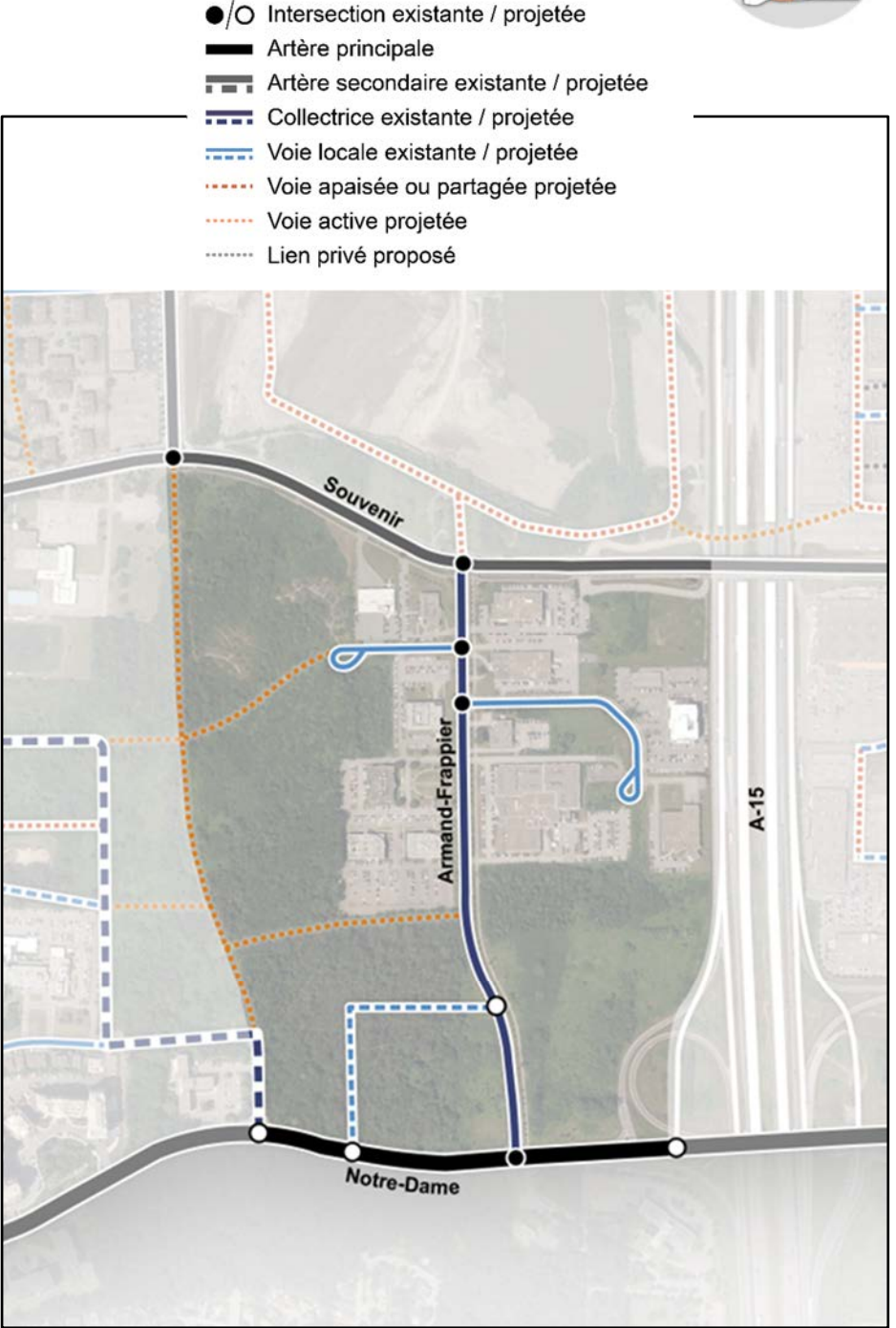
- Mise en valeur du bois Armand-Frappier.
- Aménagement d'entrées au bois Armand-Frappier depuis les boulevards du Souvenir, Armand-Frappier et Notre-Dame.
- Arrimage des aménagements extérieurs à la programmation du bois Armand-Frappier.
- Intégration d'un espace public central, polyvalent et adaptable pour les usagers du secteur marquant l'entrée au bois Armand-Frappier.
- Prolongement du parc linéaire, ou aménagement d'une promenade plantée le long du boulevard du Souvenir.
- Mise en valeur du milieu humide et de l'écosystème forestier exceptionnel du bois Armand-Frappier.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies locales et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Déploiement d'un réseau de rues pour les terrains à développer au nord du boulevard Notre-Dame.
- Réaménagement des intersections des boulevards existants Notre-Dame, Armand-Frappier et du Souvenir en priorisant les piétons et les cyclistes
- Implantation de corridors verts sur les nouvelles voies en lien avec le bois Armand-Frappier.



Plan 5.2z – Secteur 8 : espaces verts et publics



Plan 5.2aa – Secteur 8 : trame et aménagement des rues



Secteur 8 – Cité de la Biotech (suite)

Mobilité

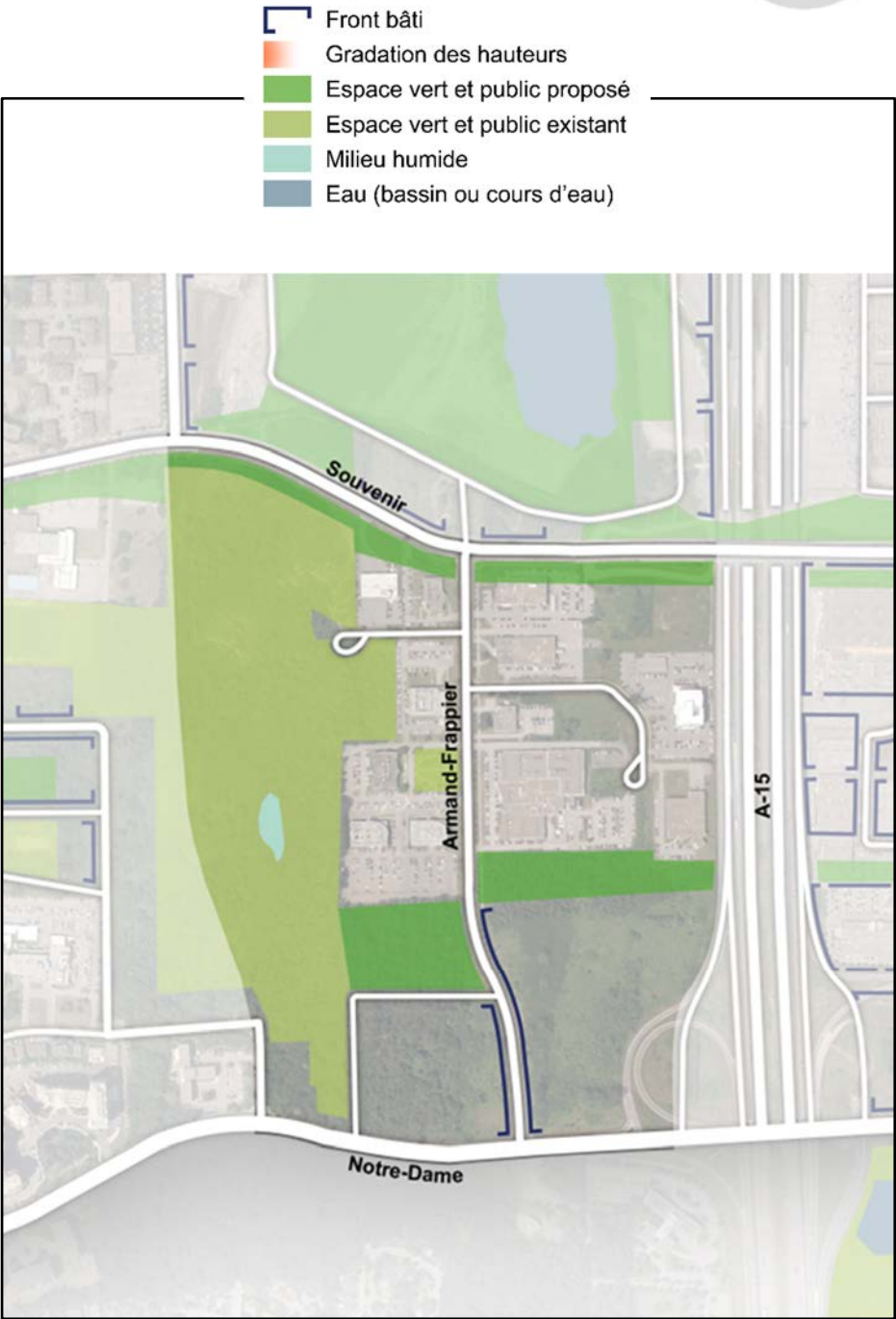
- Aménagement d'une passerelle piétonne et cyclable connectant la Cité de la Biotech au secteur Montmorency.
- Introduction d'une voie cyclable sur la place Louis-R.-Renaud.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif sur le boulevard Notre-Dame.
- Implantation de stations de transport collectif sur le boulevard Notre-Dame.

Implantation bâtie

- Implantation des bâtiments de manière à préserver la canopée ainsi que des liens actifs et visuels vers le bois Armand-Frappier.
- Empreinte au sol limitée des bâtiments afin de réduire les impacts sur l'environnement et respecter le caractère naturel du secteur.
- Encadrement du boulevard Armand-Frappier et du prolongement de la place Louis-R.-Renaud par un front bâti.



Plan 5.2bb – Secteur 8 : mobilité



Plan 5.2cc – Secteur 8 : implantation bâtie

Secteur 9 – Montmorency

Le secteur Montmorency est touché par une aire TOD ainsi que par deux projets structurants : la boucle culturelle, au centre du secteur, et le parc linéaire du Souvenir. Ces interventions majeures sur le domaine public se compléteront par l'implantation de parcs et de places publiques arrimés au domaine privé, lui-même composé principalement de terrains à transformer, de bâtiments de grande densité et d'institutions publiques. Les terrains à transformer suivront la logique de requalification des centres commerciaux détaillée dans l'orientation 4 de la partie 2 afin de planifier un quartier complet et à échelle humaine.

Espaces verts et publics

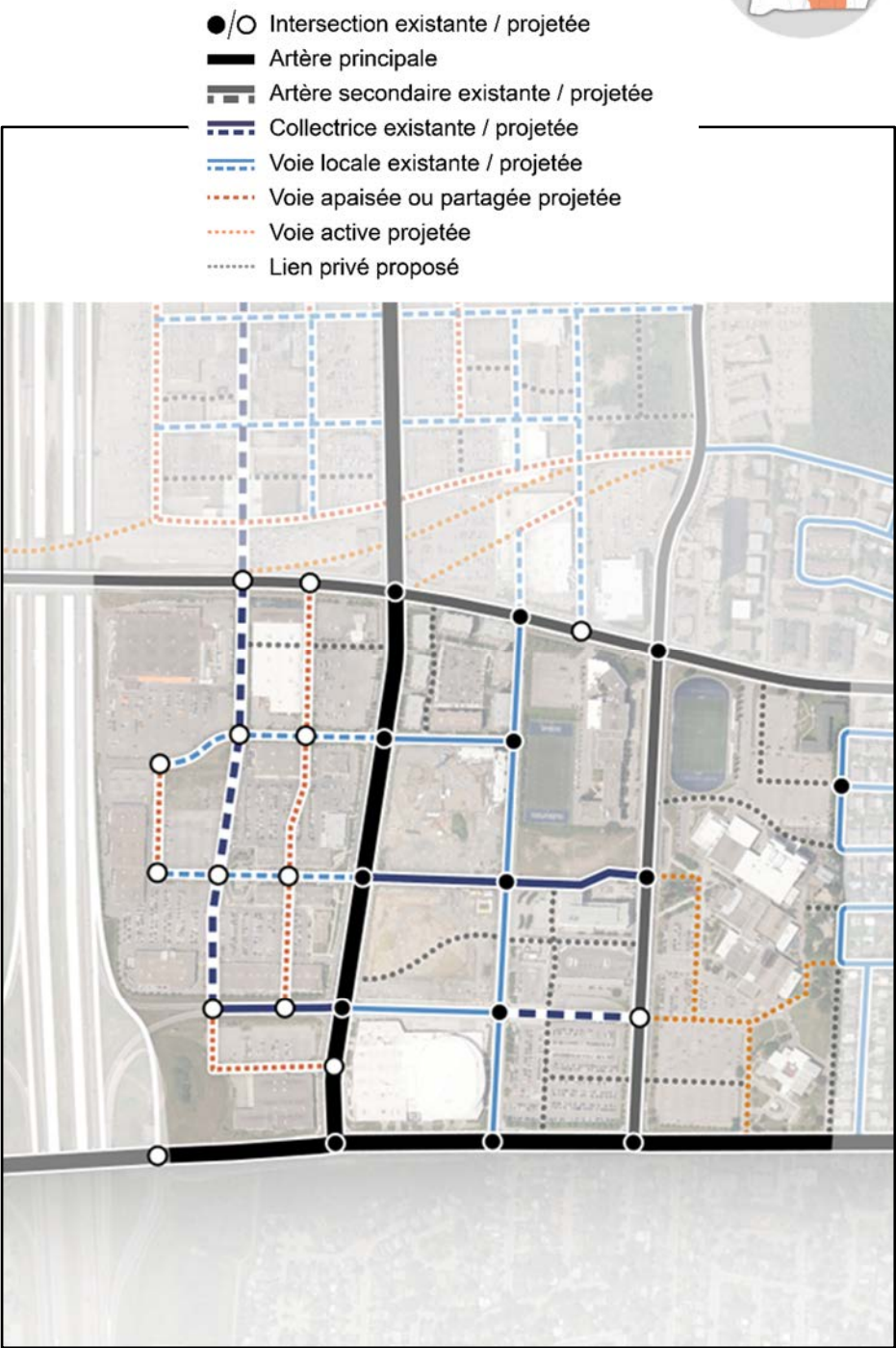
- Implantation et aménagement du projet identitaire de la boucle culturelle.
- Aménagement d'une promenade plantée le long du boulevard du Souvenir.
- Intégration de parcs et d'espaces verts de proximité arrimés à la boucle culturelle et à la nouvelle collectrice.
- Valorisation des espaces verts adjacents à la Maison des arts de Laval.
- Intégration de parcs de quartier arrimés avec la passerelle vers la Cité de la Biotech.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies collectrices, locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Réutilisation des allées d'accès pour le tracé des nouvelles voies.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Bonification des liens entre les institutions et autres destinations et la station de métro.
- Réaménagement des intersections des quatre boulevards du secteur.



Plan 5.2dd – Secteur 9 : espaces verts et publics



Plan 5.2ee – Secteur 9 : trame et aménagement des rues

Secteur 9 – Montmorency (suite)

Mobilité

- Aménagement d'une passerelle piétonne et cyclable reliant le secteur à celui de la Cité de la Biotech dans le prolongement de la rue Jacques-Tétreault.
- Implantation de voies cyclables sur le projet identitaire de la boucle culturelle et sur la nouvelle voie collectrice.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif sur les boulevards de la Concorde Ouest et de l'Avenir et sur une partie du boulevard du Souvenir.
- Implantation de stations de transport collectif sur le boulevard Concorde Ouest.

Implantation bâtie

- Densification de la station intermodale Montmorency et de ses abords.
- Implantation des bâtiments en arrimage avec le projet de la boucle culturelle.
- Encadrement des rues, parcs, places et boucle culturelle par un front bâti continu.

Aménagements extérieurs

- Aménagement de milieux de vie combinant les espaces privatifs et collectifs à l'intérieur des îlots.
- Intégration de liens actifs conviviaux à l'intérieur des îlots afin d'assurer la connectivité entre la boucle culturelle, la station intermodale Montmorency, les équipements publics, les parvis et les parcs de quartier.



Plan 5.2ff – Secteur 9 : mobilité



Plan 5.2gg – Secteur 9 : implantation bâtie

Secteur 10 – de l’Avenir

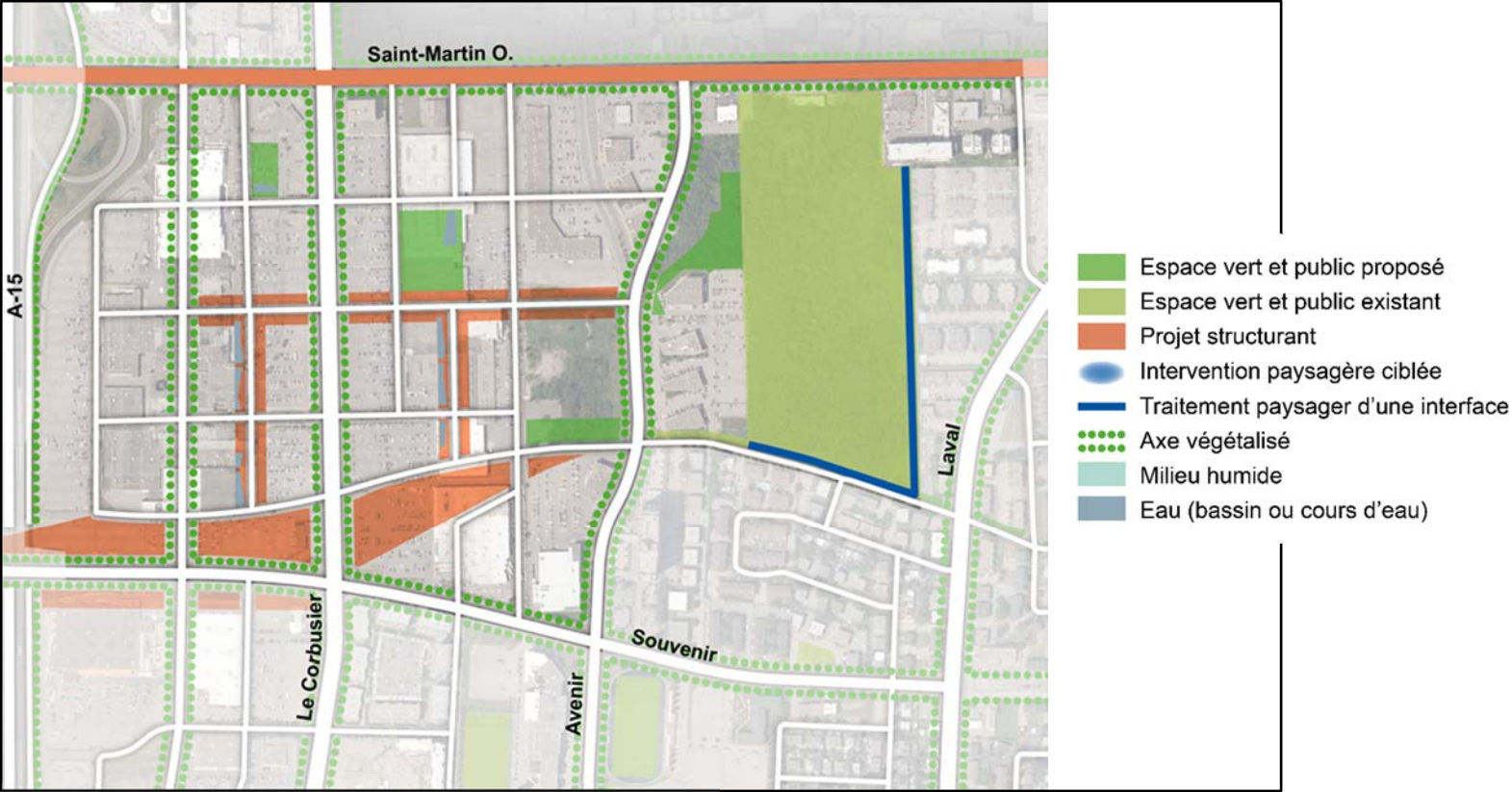
Le secteur de l’Avenir est en partie couvert par l’aire TOD de la station de métro Montmorency et inclut le site boisé du Trait-Carré. Ce secteur sera appelé à se transformer selon la logique de requalification des centres commerciaux détaillée à l’orientation 4 de la partie 2, afin de faire émerger un quartier complet. Cette transformation devra également s’accorder avec les trois projets structurants prévus dans le secteur : l’esplanade de l’Avenir, le parc linéaire du Souvenir et le boulevard urbain Saint-Martin.

Espaces verts et publics

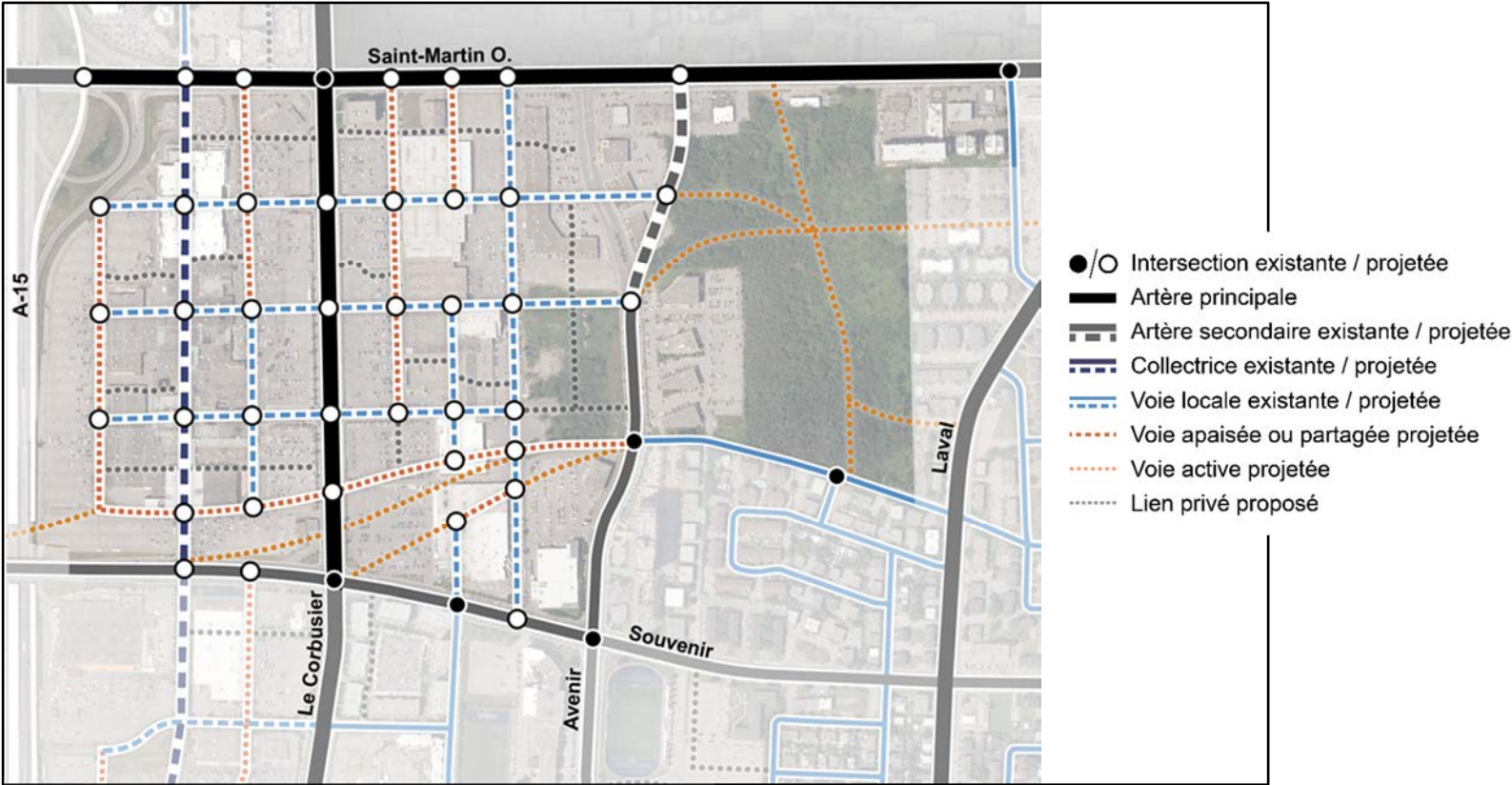
- Implantation et aménagement de haute qualité paysagère du projet identitaire de l’esplanade de l’Avenir et du projet phare du parc linéaire du Souvenir.
- Mise en réseau de l’esplanade de l’Avenir, du parc linéaire du Souvenir et du site boisé du Trait-Carré.
- Mise en valeur des interfaces avec le site boisé du Trait-Carré, en particulier avec le quartier adjacent à l’est.
- Aménagement d’entrées au site boisé du Trait-Carré depuis les boulevards Saint-Martin et de l’Avenir et le chemin du Trait-Carré.
- Intégration de parcs de quartier au nord de l’esplanade de l’Avenir et arrimés à la trame de rues.

Trame et aménagement des rues

- Ajout de voies collectrices, locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d’intersections.
- Arrimage des nouvelles voies aux stations existantes du BHNS Le Corbusier.
- Réutilisation des allées d’accès pour le tracé des nouvelles voies.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l’orientation 3.
- Réaménagement du chemin du Trait-Carré et enfouissement des fils électriques.
- Réaménagement des intersections des boulevards du Souvenir, Le Corbusier, de l’Avenir et Saint-Martin.



Plan 5.2hh – Secteur 10 : espaces verts et publics



Plan 5.2ii – Secteur 10 : trame et aménagement des rues

Secteur 10 – de l’Avenir (suite)

Mobilité

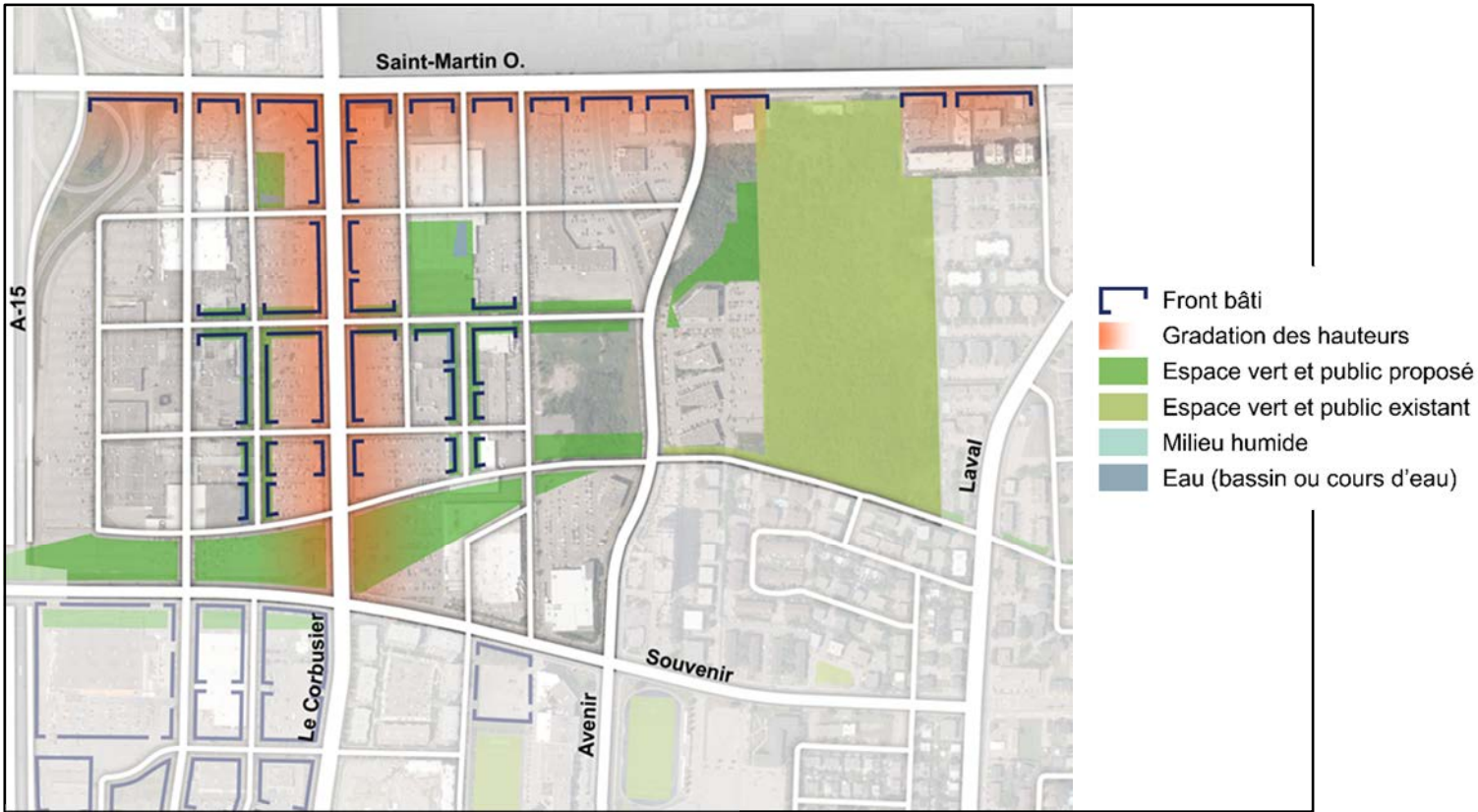
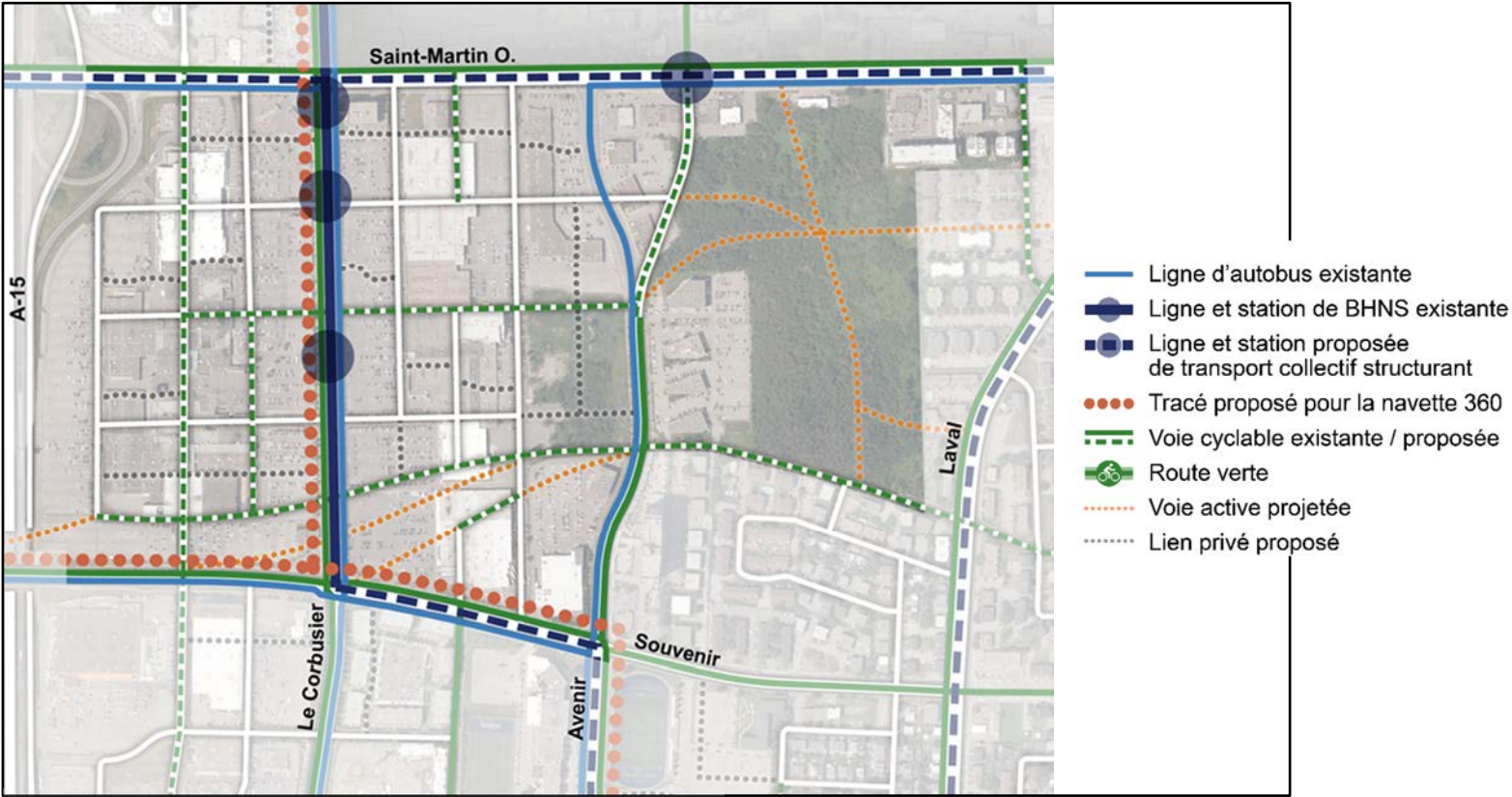
- Implantation de voies cyclables sur les projets structurants de l’esplanade de l’Avenir et du parc linéaire du Souvenir.
- Implantation de voies cyclables sur le réalignement potentiel du boulevard de l’Avenir, la future voie collectrice à l’ouest du boulevard Le Corbusier et sur le prolongement du chemin du Trait-Carré.
- Intégration d’une infrastructure de transport collectif aux aménagements de haute qualité paysagère sur le boulevard Saint-Martin.
- Implantation de stations de transport collectif sur le boulevard Saint-Martin.

Implantation bâtie

- Implantation bâtie participant à la mise en valeur des percées visuelles sur le parc linéaire du Souvenir, l’esplanade de l’Avenir et le site boisé du Trait-Carré.
- Encadrement bâti des espaces publics, du parc linéaire du Souvenir, de l’esplanade de l’Avenir et des boulevards Le Corbusier et Saint-Martin.
- Densification accrue des stations de transport structurant du BHNS sur le boulevard Le Corbusier et des stations de transport collectif sur le boulevard Saint-Martin.

Aménagements extérieurs

- Arrimage des cours et des marges à ceux de l’esplanade de l’Avenir, du parc linéaire du Souvenir et des autres espaces publics.
- Aménagement de milieux de vie combinant les espaces privatifs et collectifs à l’intérieur des îlots.
- Intégration de liens actifs conviviaux à l’intérieur des îlots afin d’assurer la connectivité entre le site boisé du Trait-Carré, le parc linéaire du Souvenir, l’esplanade de l’Avenir et les parcs de quartier.



Secteur 11 – Boulevard Laval

Le secteur du boulevard Laval se retrouve dans l'aire d'influence de deux aires TOD, celles des stations de métro Montmorency et De la Concorde. Essentiellement bâti, il présente une forte dominance résidentielle, avec des densités faibles à moyennes et un réseau de rues déjà complété. En vertu de ces caractéristiques, la quasi-totalité de cet ensemble se caractérise comme un espace de maintien, à l'exception de quelques terrains susceptibles d'être requalifiés à l'intersection des boulevards du Souvenir et Laval. Certaines interventions sur le domaine public participeront néanmoins à l'amélioration et la consolidation de l'ambiance de ce secteur.

Espaces verts et publics

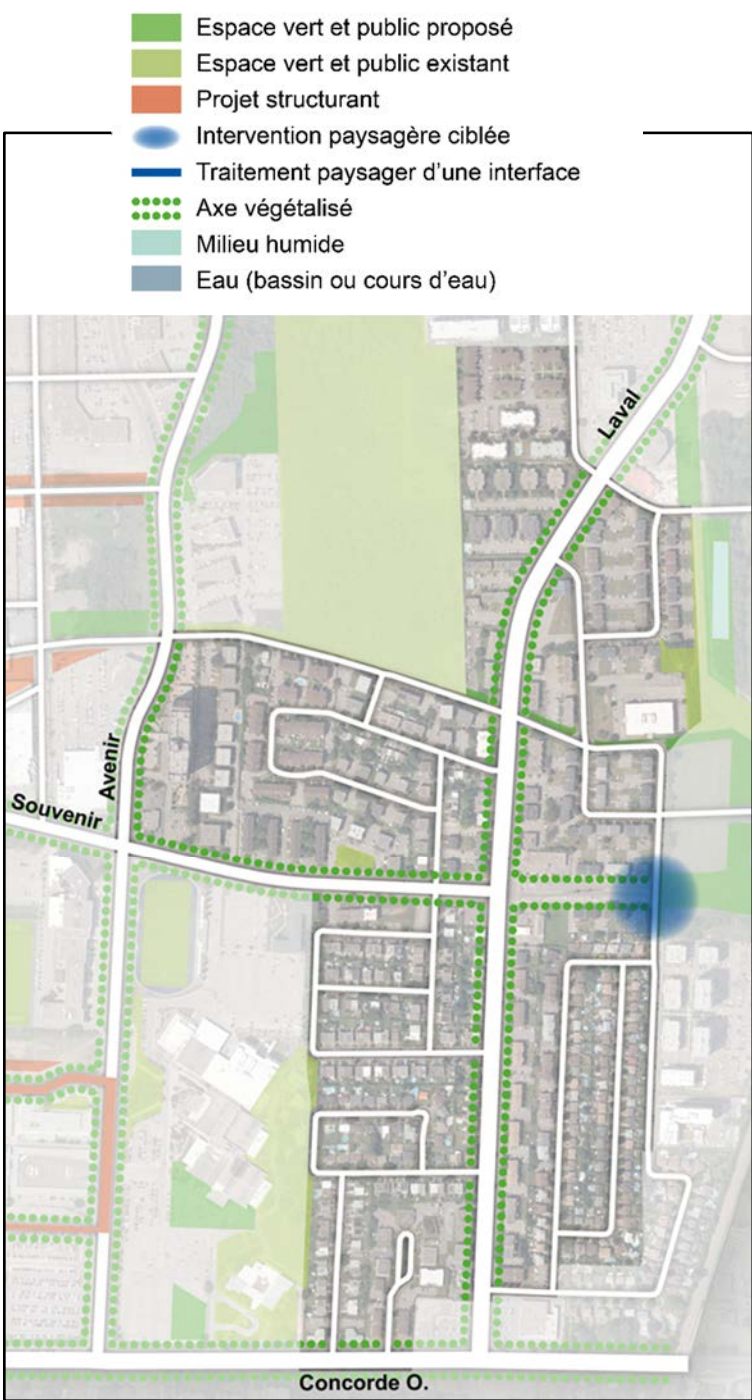
- Mise en valeur des interfaces entre le bois du Souvenir et le quartier adjacent à l'ouest.

Trame et aménagement des rues

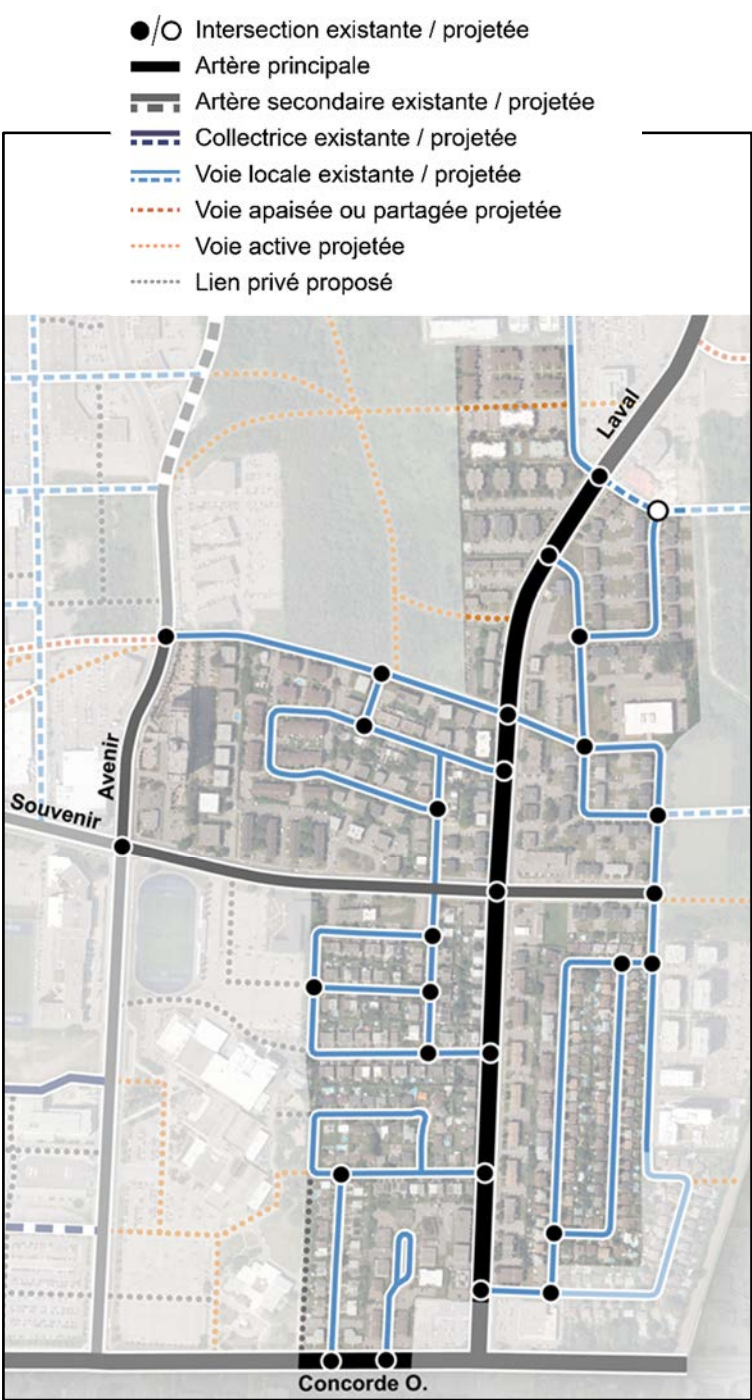
- Ajout de voies collectrices actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Reconfiguration du chemin du Trait-Carré favorisant l'accès piéton au site boisé du Trait-Carré.
- Augmentation de la canopée sur le chemin du Trait-Carré et le boulevard du Souvenir.
- Réaménagement des intersections du chemin du Trait-Carré et des boulevards de l'Avenir et Laval ainsi que des boulevards Laval et du Souvenir.

Mobilité

- Intégration d'une infrastructure de transport collectif aux aménagements de haute qualité paysagère sur le boulevard Laval.
- Intégration d'une voie cyclable sur le chemin du Trait-Carré, reliée à la rue Robert-Élie.
- Intégration de liens actifs conviviaux dans les axes des allées d'accès existantes afin d'assurer la connectivité avec le site boisé du Trait-Carré.



Plan 5.2II – Secteur 11 : espaces verts et publics



Plan 5.2mm – Secteur 11 : trame et aménagement des rues



Plan 5.2nn – Secteur 11 : mobilité

Secteur 12 – Chabrier

Le secteur Chabrier est couvert dans sa partie sud par l'aire TOD de la station De la Concorde. Sa partie nord, le long du boulevard Saint-Martin, présente un fort potentiel de requalification, tandis que le reste du secteur est constitué de terrains vacants non desservis par les infrastructures municipales. Malgré ce potentiel élevé et la proximité du projet phare du boulevard urbain Saint-Martin, certaines occasions et contraintes comme la Route verte, les corridors d'Hydro-Québec et la voie ferrée devront être prises en compte et intégrées harmonieusement lors du développement de ce secteur.

Espaces verts et publics

- Valorisation et connexion du parc Chabrier au secteur.
- Valorisation de l'emprise d'Hydro-Québec.
- Intégration d'un espace vert dans le prolongement du boulevard du Souvenir.
- Mise en réseau du parc Chabrier, du corridor écologique dans l'emprise d'Hydro-Québec et de l'espace vert projeté.
- Aménagement d'une halte cyclable en lien avec la Route verte, le boulevard du Souvenir et la rue McNamara.
- Mise en valeur des interfaces entre le quartier existant et l'emprise d'Hydro-Québec.

Trame et aménagement des rues

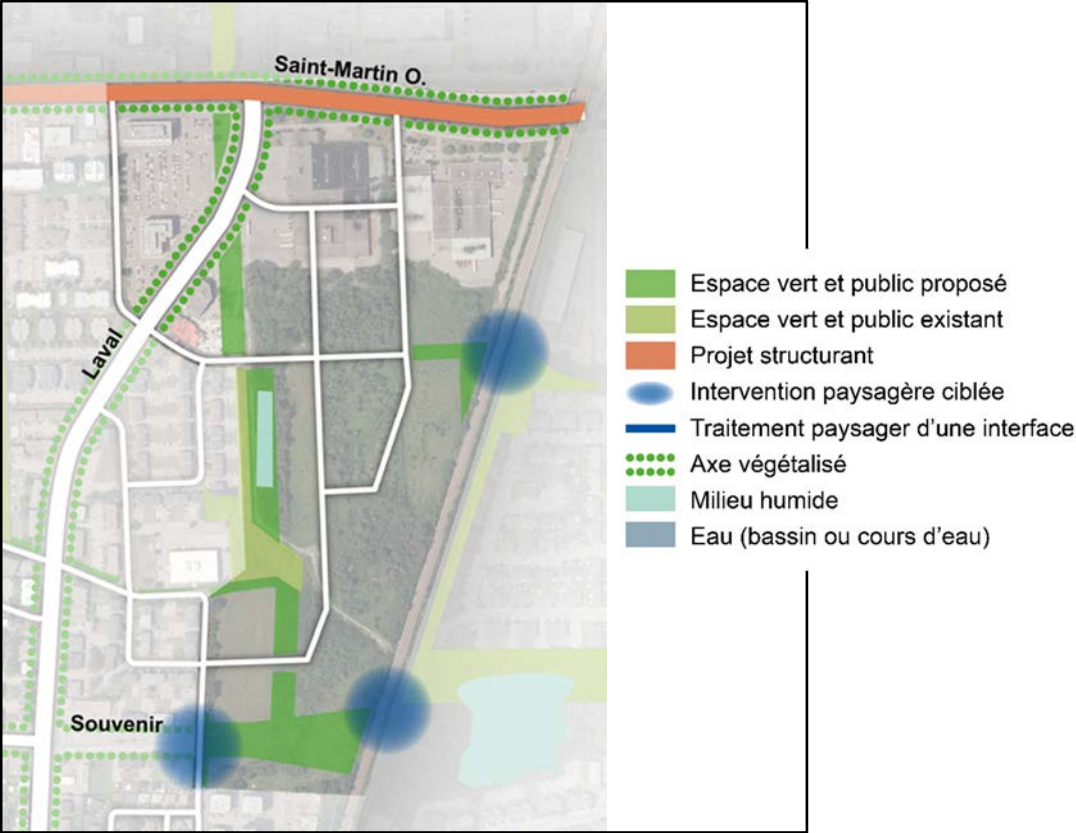
- Ajout de voies locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Déploiement d'une nouvelle trame de rues connectée maximisant la mobilité active et arrimée aux boulevards du secteur.
- Réaménagement des intersections des boulevards existants Laval et Saint-Martin.

Mobilité

- Intégration d'une voie cyclable afin de relier la Route verte par le parc de Chevillon à la rue McNamara et sur la rue Robert-Élie.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif aux aménagements de haute qualité paysagère sur les boulevards Laval et Saint-Martin.
- Implantation de stations de transport collectif sur le boulevard Saint-Martin.

Implantation bâtie

- Implantation des bâtiments de manière à préserver des franges boisées le long de l'emprise d'Hydro-Québec.
- Intégration urbaine des terrains à requalifier aux terrains à développer.
- Implantation des bâtiments maximisant les percées visuelles sur les espaces verts.



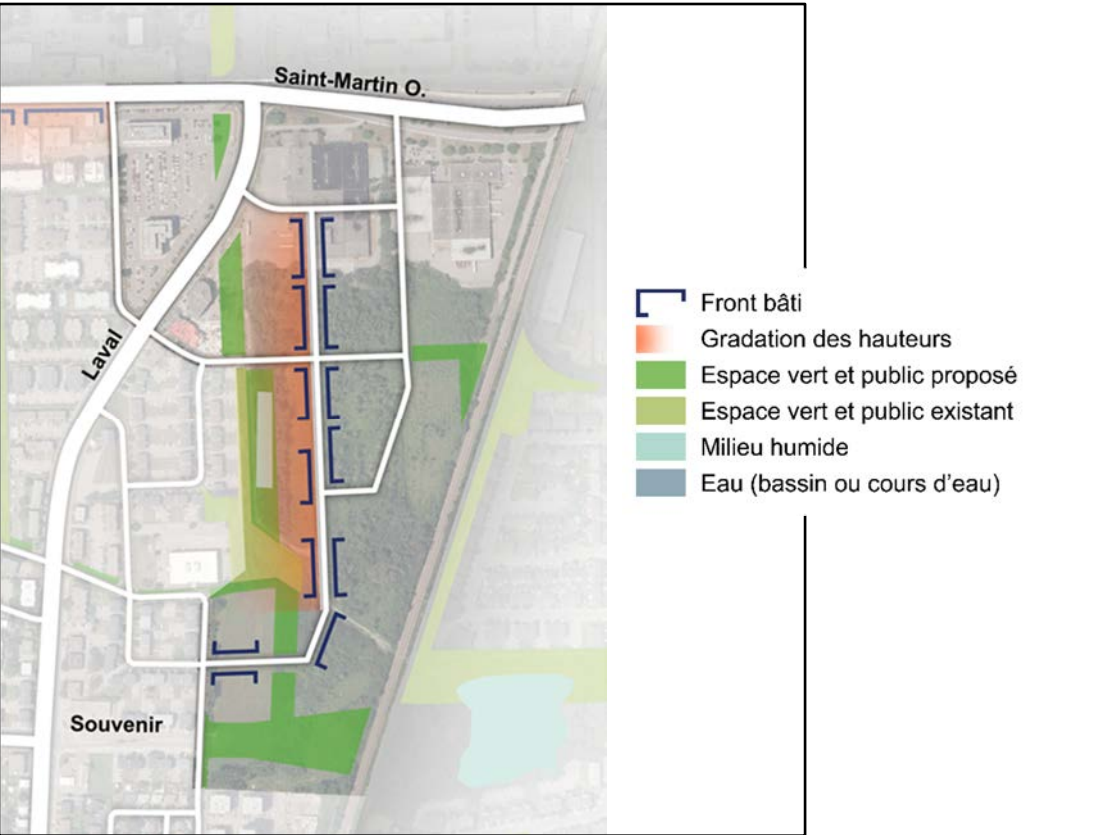
Plan 5.200 – Secteur 12 : espaces verts et publics



Plan 5.2pp – Secteur 12 : trame et aménagement des rues



Plan 5.2qq – Secteur 12 : mobilité



Plan 5.2rr – Secteur 12 : implantation bâtie

Secteur 13 – Robert-Élie

Le secteur Robert-Élie, adjacent à la station De la Concorde, est majoritairement construit. Essentiellement résidentiel, il est subdivisé en deux composantes aux formes urbaines opposées, soit un quartier relativement compact, mais de faible densité au sud, et un quartier de moyenne à forte densité comprenant des bâtiments détachés et de fort gabarit au nord. Quelques terrains à l'intersection des boulevards Laval et de la Concorde Ouest sont susceptibles d'être requalifiés. Certaines interventions sur le domaine public participeront néanmoins à l'amélioration et la consolidation de l'ambiance de ce secteur.

Espaces verts et publics

- Aménagements paysagers et liens actifs renforcés (incluant l'accessibilité universelle) en lien avec la station intermodale de la Concorde.

Trame et aménagement des rues

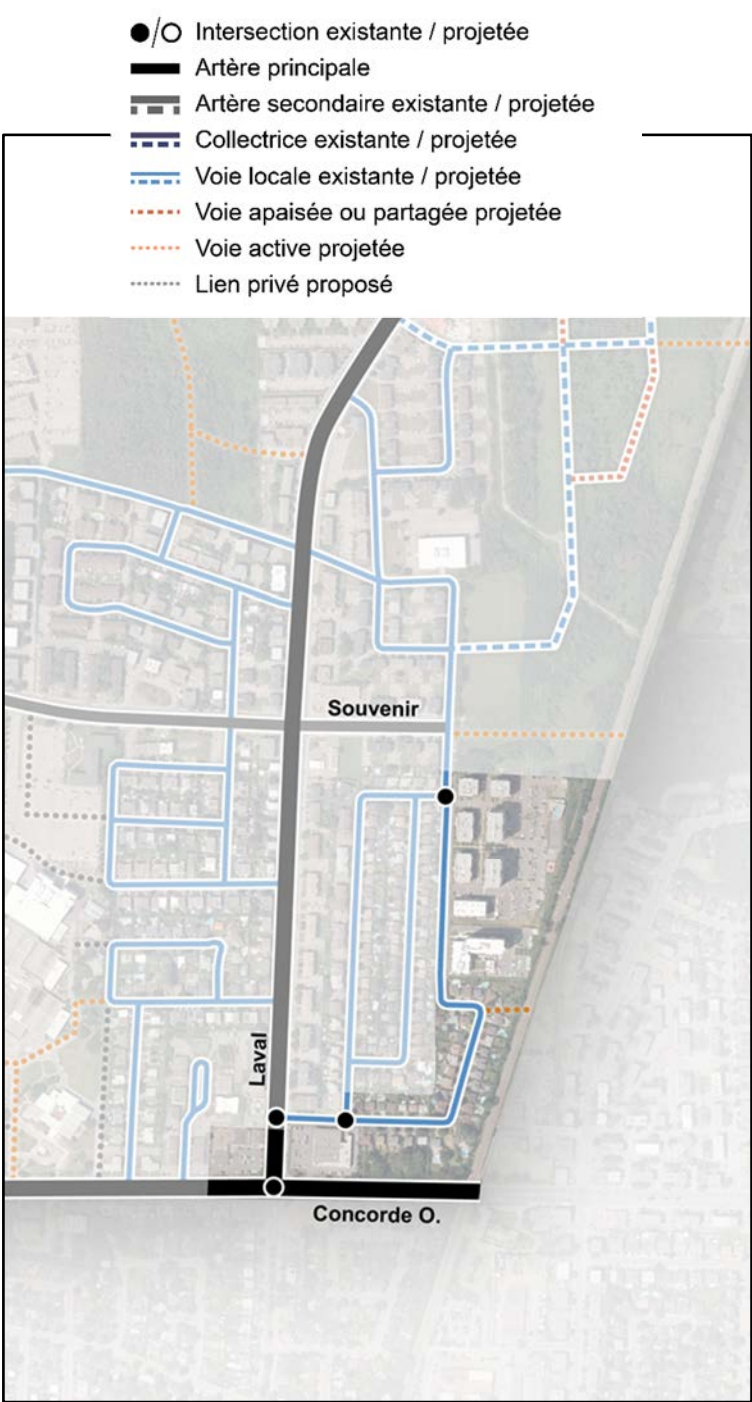
- Réaménagement des voies selon les gabarits proposés à l'orientation 3.
- Aménagement de voies actives afin de faciliter l'accès à la station intermodale De la Concorde.
- Reconfiguration du boulevard de la Concorde Ouest afin d'améliorer les liens piétons et cyclables.
- Valorisation de l'espace sous le viaduc (mise en lumière, art public, etc.) sur le boulevard de la Concorde Ouest.
- Réaménagement de l'intersection des boulevards Laval et de la Concorde Ouest.

Mobilité

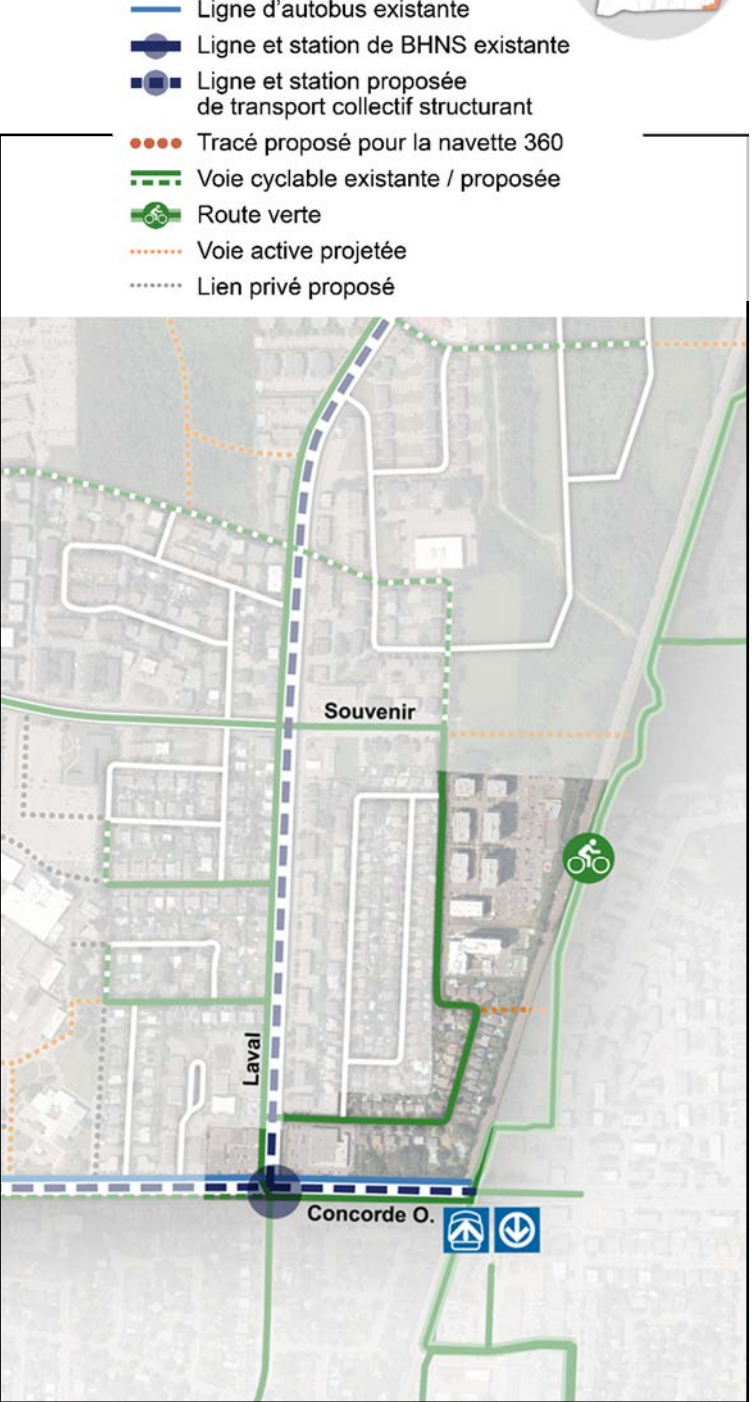
- Valorisation de la Route verte.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif aux aménagements de haute qualité paysagère sur les boulevards de la Concorde Ouest et Laval.
- Implantation de stations de transport collectif sur les boulevards de la Concorde Ouest et Laval.



Plan 5.2ss – Secteur 13 : espaces verts et publics



Plan 5.2tt – Secteur 13 : trame et aménagement des rues



Plan 5.2uu – Secteur 13 : mobilité



Secteur 14 – Maurice-Gauvin

Le secteur Maurice-Gauvin se compose majoritairement de terrains susceptibles d'être requalifiés, mais qui devront prendre en compte la proximité de l'autoroute, la présence du BHNS Le Corbusier, la trame de rues à compléter et l'implantation de parcs et places publiques.

Espaces verts et publics

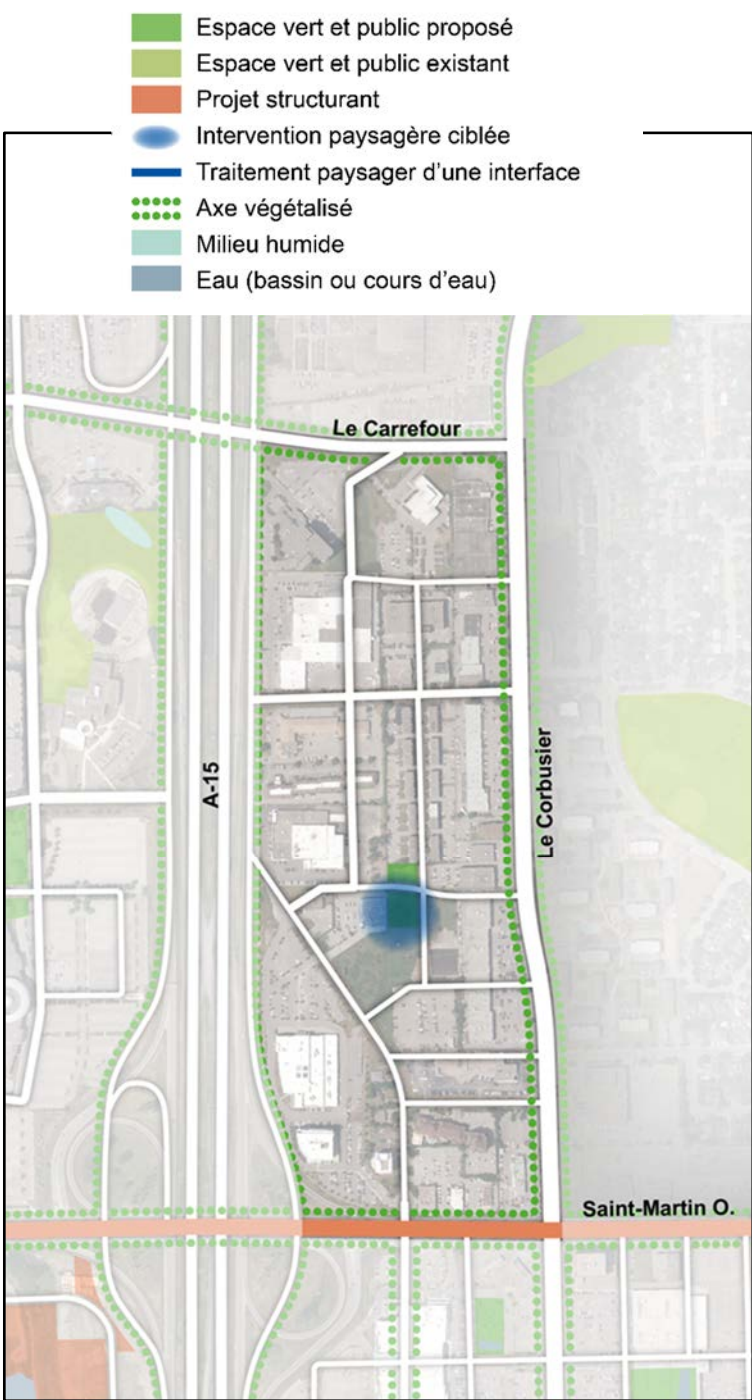
- Intégration d'un espace vert au cœur du secteur arrimé à la trame de rues projetée et de manière à inclure l'espace boisé situé au sud du boulevard Tessier.
- Mise en valeur et renforcement du boisé linéaire vers l'est du boulevard Le Corbusier.

Trame et aménagement des rues

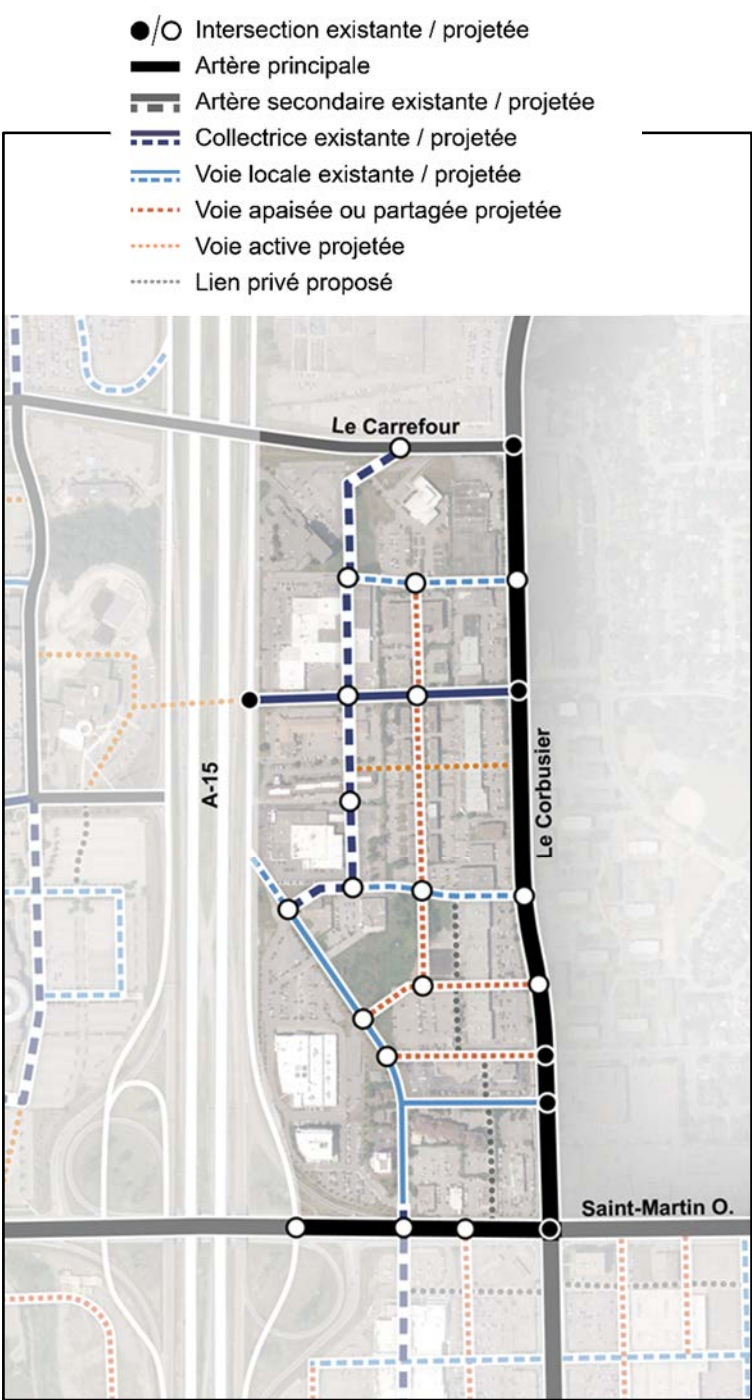
- Ajout de voies collectrices, locales, apaisées ou partagées et actives comme indiqué aux plans 2.3c et 2.3e et bonification du nombre d'intersections.
- Aménagement et réaménagement des voies selon les coupes de rues proposées à l'orientation 3.
- Arrimage des nouvelles voies aux stations projetées du BHNS Le Corbusier.
- Réaménagement des intersections en lien avec les stations de transport collectif des boulevards.
- Sécurisation des intersections pour les déplacements actifs est-ouest.

Mobilité

- Prolongement de la voie cyclable sur le boulevard Tessier pour relier les secteurs adjacents.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif aux aménagements de haute qualité paysagère sur le boulevard Saint-Martin.
- Intégration d'une infrastructure de transport collectif sur les boulevards Le Corbusier et Le Carrefour.



Plan 5.2vv – Secteur 14 : espaces verts et publics



Plan 5.2ww – Secteur 14 : trame et aménagement des rues



Plan 5.2xx – Secteur 14 : mobilité

Secteur 15 – Cunard

Le secteur Cunard se caractérise principalement comme un espace de maintien, essentiellement pour des activités commerciales ou industrielles. Certaines interventions sur le domaine public participeront à la consolidation et à la desserte en transports collectifs du secteur.

Espaces verts et publics

- Mise en valeur, renforcement et poursuite de la bande végétalisée adjacente à l'est vers l'intérieur du secteur, aux abords de l'intersection des boulevards Le Corbusier et Le Carrefour.

Trame et aménagement des rues

- Réaménagement de l'intersection des boulevards Le Corbusier et Le Carrefour en faveur des piétons et afin de renforcer le lien avec la bande végétalisée située à l'est.
- Réaménagement des traverses piétonnes afin de faciliter les déplacements vers les secteurs adjacents.

Mobilité

- Arrimage des aménagements publics et privés à la nouvelle station de transport collectif sur le boulevard Le Corbusier.



Plan 5.2yy – Secteur 15 : espaces verts et publics



Plan 5.2zz – Secteur 15 : trame et aménagement des rues



Plan 5.2aaa – Secteur 15 : mobilité

Ce document a été produit avec la
participation financière de la



Communauté métropolitaine
de Montréal