

Fascicule 2

Une île et ses contextes



Table des matières

1 Historique de développement

À l'aube de la naissance de Laval

Une île, une ville!

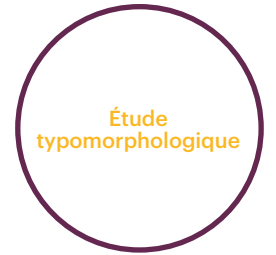
L'urbanisation du territoire

L'affirmation de Laval

2 Portrait des contextes existants de l'île Jésus

5	Introduction	10
6	Comment lire les fiches	11
7	Contextes existants	12
8	Noyaux villageois et tracés fondateurs	12
	Entrées de ville	13
	Espace riverain	14
	Milieu naturel	15
	Milieu agricole	16
	Quartiers résidentiels	17
	Corridors commerciaux	18
	Corridors autoroutiers	19
	Aires TOD	20
	Centre-ville	21
	Secteurs à planifier	22
	Secteur de zonage différencié	22

Vision



Le fascicule **Une île et ses contextes** a pour objectif d'assurer la compréhension des différents contextes de de Laval, l'historique de leur développement, leur typomorphologie actuelle et les intentions futures qui leur sont attribuées.

Ce fascicule sensibilise à **la complexité des contextes urbains** qui constituent les différentes couches d'analyses d'un secteur d'étude. Il est élaboré de manière à tisser des liens entre l'étude typo-morphologique et le Code de l'urbanisme dont ce dernier est venu concrétiser la vision future de différents contextes lavallois.

En effet, intervenir sur le territoire nécessite une compréhension de celui-ci pour élaborer des projets adaptés au contexte d'insertion. Cette connaissance du contexte requiert une démarche fondée sur une analyse historique du secteur à l'étude pour s'assurer de la valorisation des composantes patrimoniales et identitaires (tracé fondateur, noyau villageois, etc.) et pour répondre aux enjeux qui ont forgé un quartier.

Ce fascicule traite **l'historique de développement** et dresse le **portrait des contextes existants de l'île Jésus**. Ces portraits se fondent sur l'étude typomorphologique pour décrire l'état actuel de chaque contexte en faisant

un retour sur des moments clés de l'histoire du territoire lavallois qui ont impacté sa forme urbaine actuelle. La **vision future**, issue des outils d'urbanisme, amène les intentions souhaitées par la Ville pour l'évolution de son territoire selon les contextes.



Contexte historique du secteur Cartier



Contexte existant du secteur Cartier



Contexte projeté du secteur Cartier



Historique de développement

À l'aube de la naissance de Laval

Une île, une ville !

L'urbanisation du territoire

L'affirmation de Laval

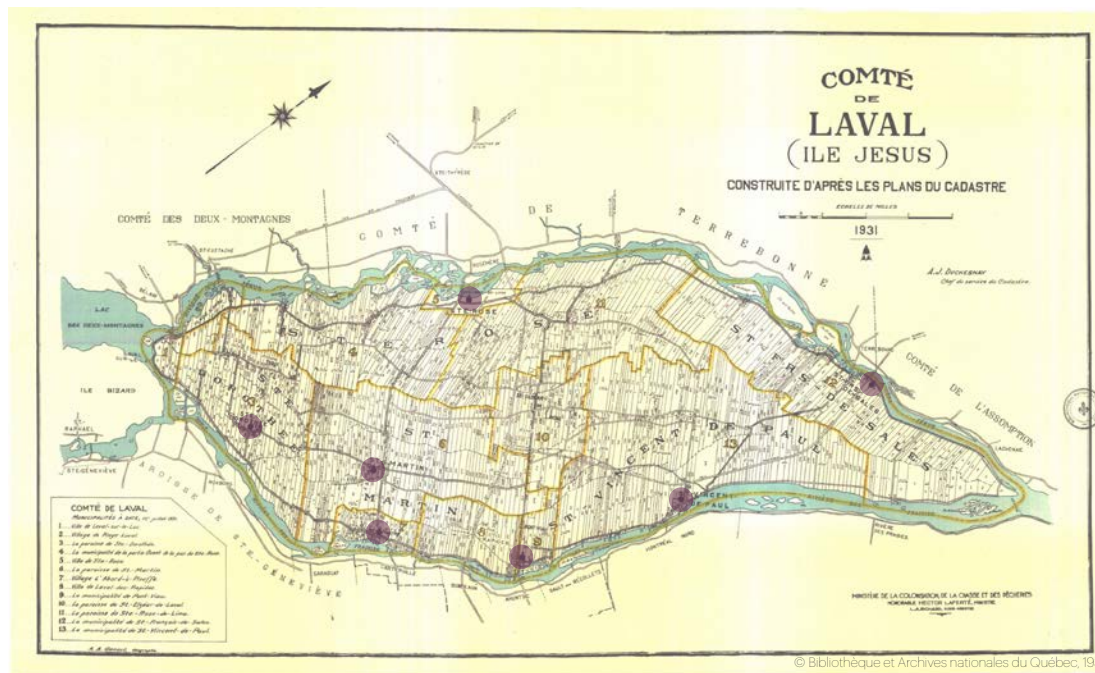
À l'aube de la naissance de Laval

Histoire
de Laval

Déjà habitée par les populations autochtones il y a 4 000 ans, l'île Jésus est redécouverte et colonisée par les Français au tournant du XVII^e siècle. Sous un régime seigneurial, son peuplement est amorcé et les premiers résidents s'établissent à partir de la pointe est. Cette période constitue le début d'une activité agricole plus soutenue qui perdurera plus de deux siècles et vaudra au territoire le surnom de « **jardin de Montréal** ». Cette activité prédominante marquera l'organisation et le découpage cadastral du territoire. À cette période, l'île Jésus était verdoyante et très peu urbanisée.

Le XVIII^e siècle est marqué par la création de paroisses telles que Saint-François de Sales, Sainte-Rose de Lima, Saint-Vincent-de-Paul et Saint-Martin. La population, d'abord concentrée sur les rivages, s'étend graduellement vers le centre de l'île. Des chemins sont érigés afin de relier les paroisses entre elles en plus de divers autres lieux dont les traverses, les églises et les moulins de l'île. Ainsi, sous le régime seigneurial, le territoire de l'île Jésus demeure majoritairement rural. **Son organisation favorise un développement polycentrique de l'île, autour de multiples noyaux villageois.**

À la suite de la tombée du système seigneurial durant la seconde moitié du XIX^e siècle, le territoire de l'île Jésus, à l'instar du reste du Québec, sera géré selon **une logique administrative municipale**. Un territoire encore enclavé et majoritairement agricole, l'île Jésus reste une région rurale en 1900 avec ses pittoresques villages entourés de champs et de prairies. Les déplacements sont encore difficiles, comme tous les ponts et leurs voies d'accès sont encore à péage.



Paroisse, village, ville et municipalités de l'île Jésus

Le parcellaire de l'île Jésus se compose de mailles longues et étroites, organisées perpendiculairement aux deux rivières des Prairies et des Mille-Îles, dont l'orientation varie. Ce parcellaire est un héritage du passé agricole qui assurait une accessibilité équitable à l'eau.

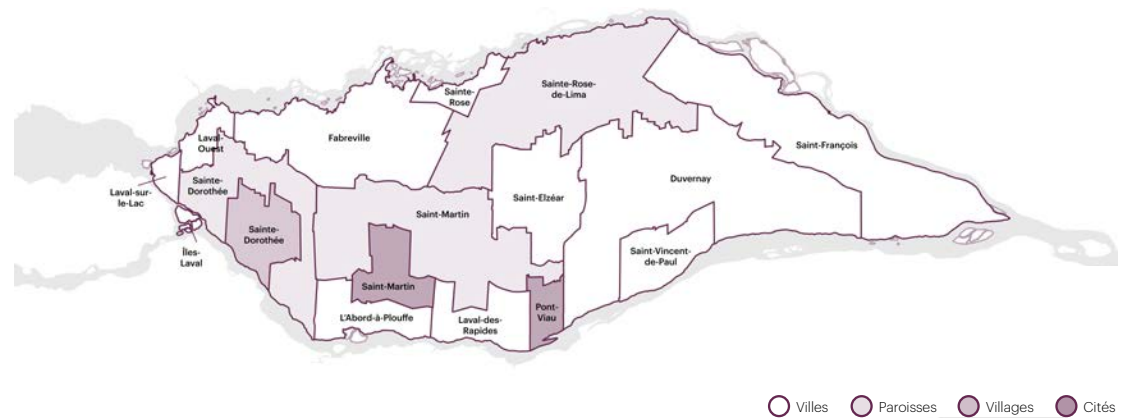
Une île, une ville!

Le 6 août 1965, l'Assemblée législative décrète la naissance de la ville de Laval, laquelle devient une banlieue de Montréal. Les 14 municipalités sont subdivisées en 8 quartiers. L'amélioration des infrastructures routières permet aux familles de s'établir à Laval où ils peuvent profiter de la quiétude de la campagne après une journée de travail et de nombreux terrains à bâtir sont disponibles.

Cette nouvelle entité administrative jette alors les bases d'une planification moderne de son territoire en vue d'accueillir de nombreux nouveaux résidents. En plus de l'adoption de son premier schéma directeur d'aménagement, la ville accueille de plus en plus d'infrastructures d'envergure lui conférant un statut important au sein de la région métropolitaine.

Au cours des années qui suivent la création de la ville, il est également question d'harmoniser la réglementation des différentes municipalités. Parmi celles-ci, notons les règlements de zonage, qui déterminent l'utilisation du sol permise dans les différents secteurs d'un territoire donné.

En 1970, la Ville de Laval adopte le règlement L-2000, un règlement de zonage établissant le schéma sur lequel elle se basera pour le développement futur de l'île Jésus. Le développement du centre-ville y est notamment prévu.



Île Jésus et ses municipalités avant la fusion



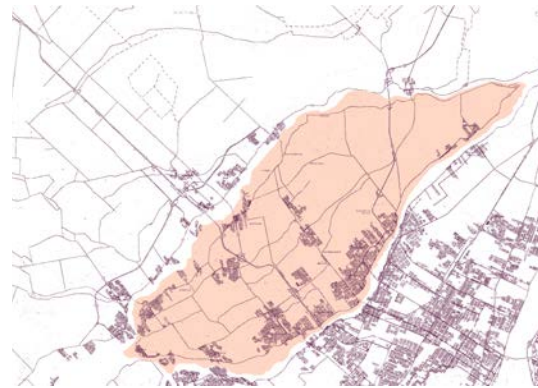
Ville de Laval et ses quartiers (ex-municipalités) après la fusion

L'urbanisation du territoire

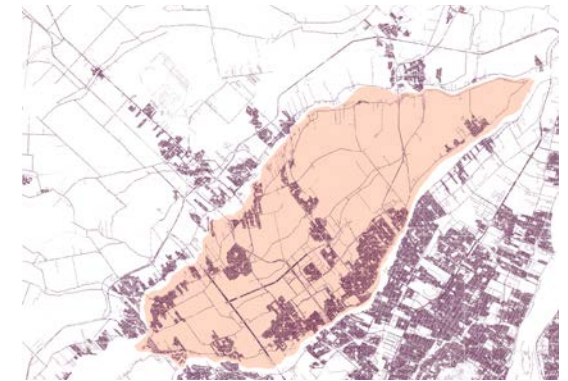
À la fin des années 1950, l'urbanisation s'accélère et un important changement au niveau de la vocation du territoire de l'île Jésus s'observe. Un accroissement significatif de la population ouvrière, une exploitation importante des carrières et l'apparition de développements résidentiels de banlieue sont au centre de l'urbanisation du territoire. Ce dernier phénomène marque un tournant pour les villes en périphérie de Montréal, accentué par l'arrivée de l'automobile, laquelle permet de travailler à Montréal tout en vivant à l'extérieur de la métropole. Ces villes hériteront d'ailleurs de la réputation de « banlieue dortoir ». Ainsi, plusieurs des secteurs situés à proximité des ponts, des autoroutes et des routes menant directement à Montréal, se développent en tant que secteurs résidentiels. Afin de répondre à une pression de développement accrue, les diverses municipalités de l'île Jésus accueillent de nouveaux quartiers résidentiels qui émergent rapidement et bien souvent sans concertation avec les villes voisines.

L'aménagement de nouvelles voies de circulation s'avère nécessaire afin de faciliter le déplacement sur le territoire de l'île Jésus et d'accéder aux villes environnantes. L'apparition de structures autoroutières additionnelles et de nouveaux ponts ainsi que l'amélioration du réseau routier principal existant stimulent le développement résidentiel, commercial et industriel.

Toutefois, ces nouvelles infrastructures accentuent la dépendance à l'automobile au point d'en faire le seul mode de déplacement réellement viable sur le territoire lavallois.



1971



1980



1988



2000

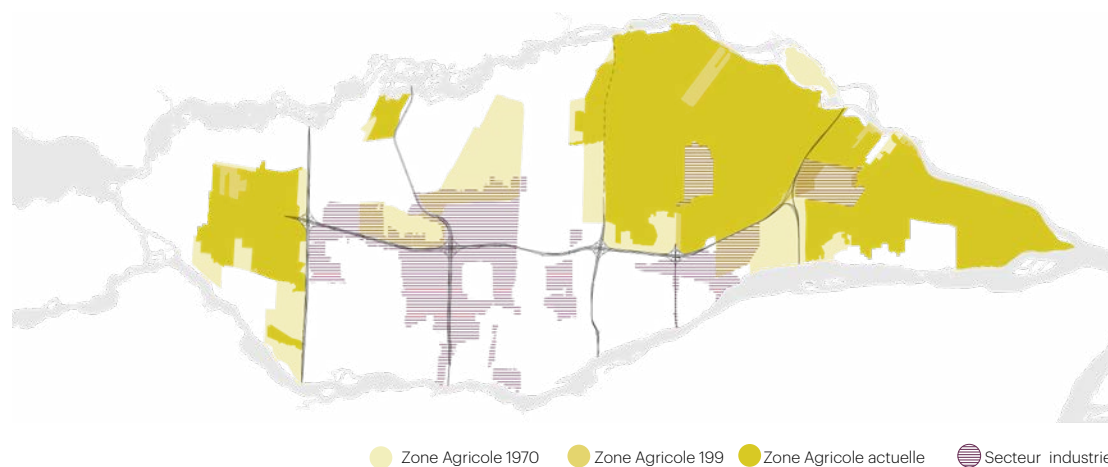
Évolution territoriale de Laval de 1971 à 2000

L'affirmation de Laval

L'affirmation de Laval passe par l'augmentation de la population, mais la croissance n'est pas aussi forte que planifiée. De 1961 à 2001, le nombre de logements passe de 19 000 à 82 000. En 1978, la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* freine la spéculation foncière. C'est 47 % du territoire qui est décrété « zone agricole permanente ». En 1997, la zone agricole décrétée concerne à peine 28 % du territoire, dont 16 % pour des fins agricoles.

Les nouveaux quartiers se déploient à proximité des grandes voies de transit et participent à l'essor de Laval. En 1988, les quartiers de Vimont, Sainte-Rose et Auteuil sont en pleine expansion. La ville de Laval s'impose comme une région économique à part entière avec la renaissance de l'industrie manufacturière et du secteur tertiaire. Parallèlement, le développement des quartiers industriels se poursuit, tandis que la construction résidentielle reprend de la vitesse dès la fin des années 1980 dans plusieurs secteurs de la ville de Laval.

La ville de Laval poursuit son développement au cours des années 1980 et de la première moitié des années 1990 avec l'avènement d'un centre-ville. Dès la seconde moitié des années 1980, les immeubles à bureaux se multiplient le long du boulevard Le Carrefour et sur le boulevard Daniel-Johnson, à proximité du Carrefour Laval. Le centre-ville s'est urbanisé surtout en réponse à l'arrivée de l'autoroute 15.



Évolution de la «zone agricole permanente» et délimitation des secteurs industriels

A large, bold, purple number '2' is positioned on the left side of the page, set against a bright yellow background. The number is stylized with a thick stroke and a rounded top.

Portrait des contextes existants de l'île Jésus

Introduction

Comment lire les fiches

Contextes existants

Secteurs à planifier

Introduction

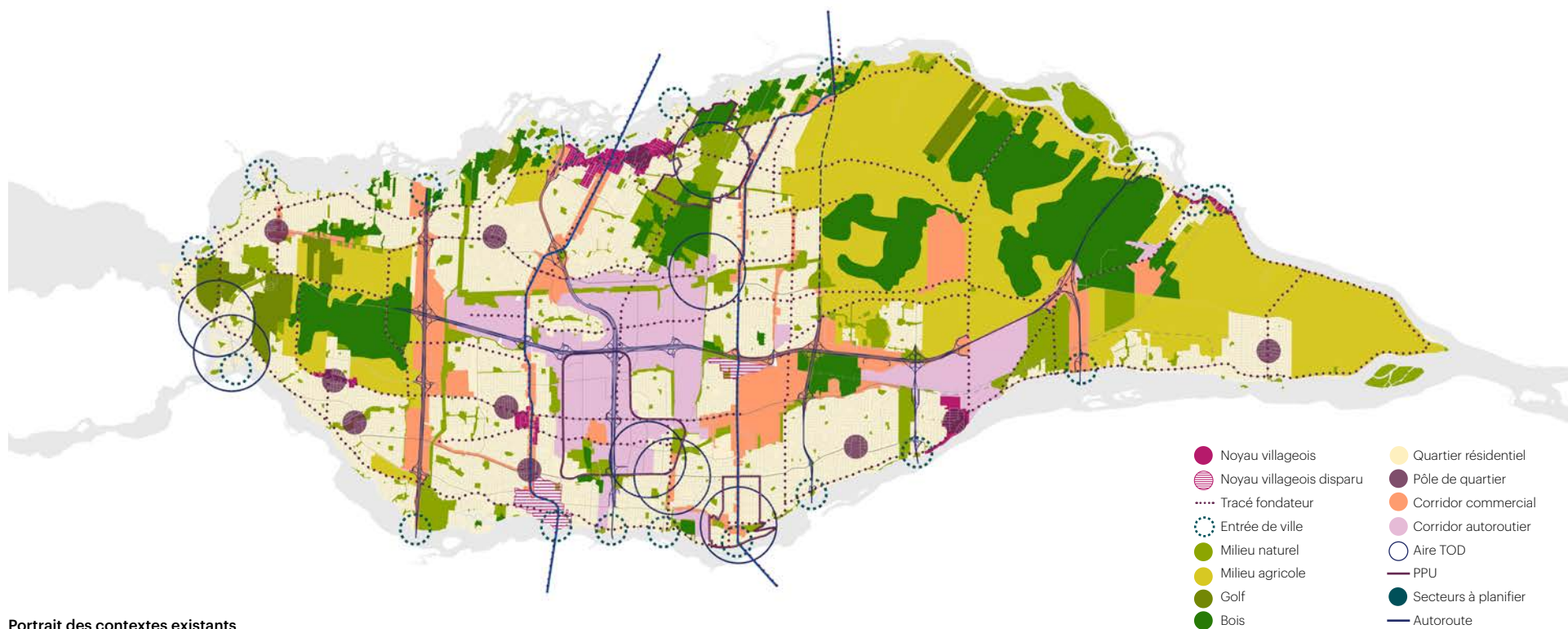
Dans la démarche de planification ou d'intervention en design urbain, la sensibilisation à la complexité des contextes est primordiale pour une meilleure compréhension du secteur d'intervention. Plusieurs contextes se distinguent, se superposent, s'entrecroisent, coïncident ou s'opposent et forment un ensemble complexe et riche à la fois. Laval se compose de différents contextes existants : noyaux villageois, entrées de ville, espaces riverains, milieux naturels, agricoles, quartiers

résidentiels, corridors commerciaux et industriels, aires TOD (*Transit Oriented Development*), centre-ville.

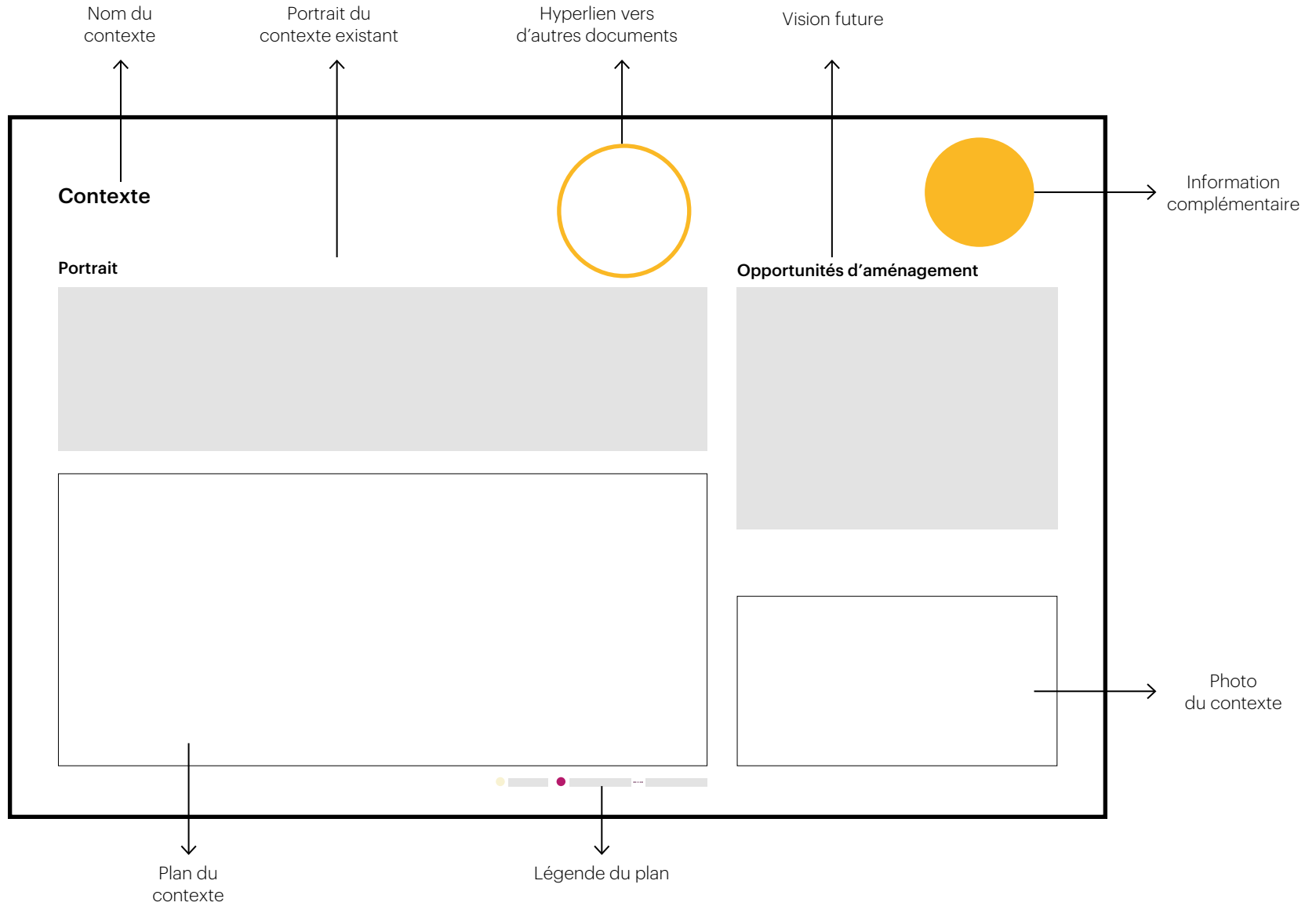
Les défis seront la mise en relation de ces contextes existants pour concevoir une forme urbaine en dialogue avec son environnement, la prise en compte de la morphologie urbaine du secteur d'intervention et l'intégration de la vision future du milieu. Cette analyse du contexte s'appuie sur l'étude typomorphologique et

permet d'identifier des caractéristiques propres à chaque secteur.

Les secteurs à planifier sont multiples et complexes et devront se façonner comme des quartiers exemplaires en recherchant un équilibre entre l'urbanisation et la conservation.



Comment lire les fiches



Contextes existants

Noyaux villageois et tracés fondateurs

Portrait

Cinq noyaux villageois, des lieux fondateurs de l'île Jésus, se situent sur le territoire de Laval. Ces secteurs sont des centralités composées de lieux animés par la présence de commerces et d'institutions publiques. En plus de leur valeur patrimoniale, une des particularités de ces quartiers est d'être à échelle humaine, c'est-à-dire qu'ils proposent une expérience piétonne unique et confortable.

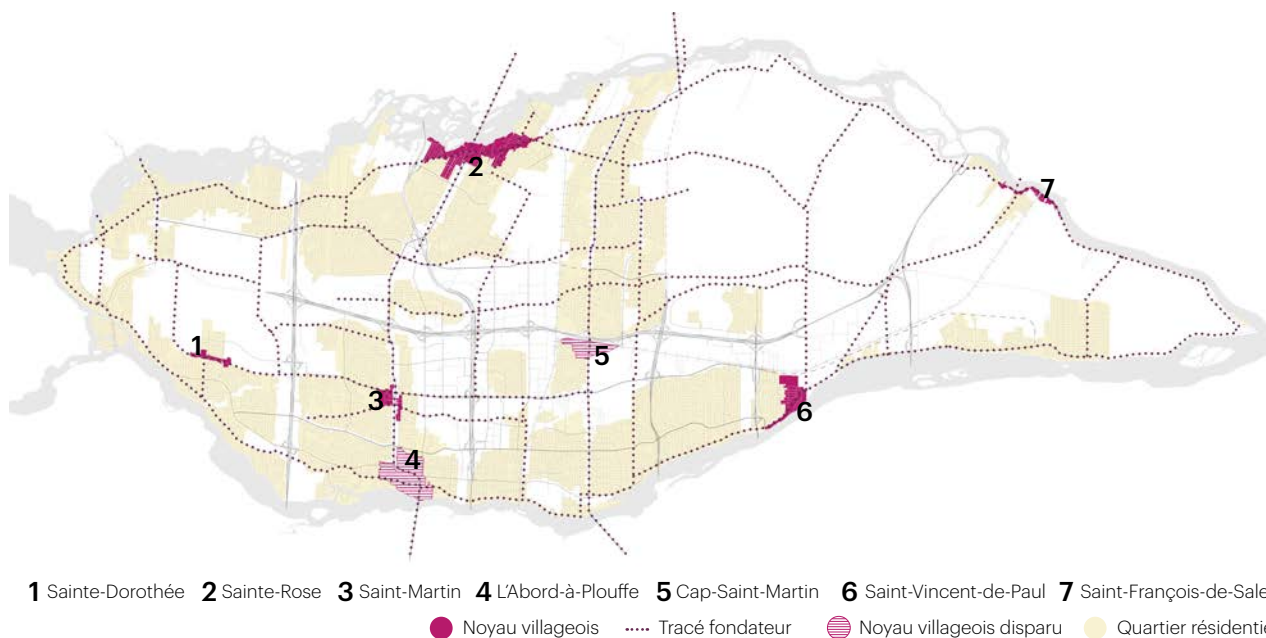
À ces cinq noyaux villageois s'ajoutent deux noyaux villageois aujourd'hui disparus, mais qui ont aussi joué un rôle important dans l'évolution du territoire lavallois. Certaines traces de ces noyaux villageois persistent encore aujourd'hui, mais sont plus difficilement perceptibles.

Les tracés fondateurs révèlent les grands déplacements nécessaires pour se déplacer et connectent les différents noyaux villageois entre eux. En effet, ils ont structuré les différentes périodes de développement du territoire. En plus de répondre à un besoin fonctionnel, ils ont aujourd'hui une valeur historique et sociale dont le caractère est spécifique et représentatif du secteur. La majorité des tracés fondateurs ont été conservés, mais ont cependant été altéré par les nouveaux aménagements et notamment par l'arrivée des autoroutes. Quelques tracés se distinguent déjà par leur rôle structurant dans la région de Montréal et sur l'île Jésus : les deux traversantes et la promenade riveraine.

Opportunités d'aménagement

Ces milieux patrimoniaux, parfois délaissés, sont au cœur des premiers développements de Laval. Ceux-ci gagneraient à être davantage mis en valeur, car ils représentent des unités de paysage singulières qui jouent un rôle important dans l'identité de la ville et de ses quartiers.

Les interventions futures, qui concerneront autant le domaine public que privé, devront faire l'objet d'une attention distinctive et sensible en considérant les caractéristiques des tracés fondateurs et du cadre bâti patrimonial. Ces interventions devront conserver et révéler les caractéristiques identitaires du milieu et mettre en valeur ces composantes intrinsèques, comme l'implantation spécifique au secteur. L'élaboration d'une étude de potentiel archéologique doit être évaluée dans des contextes anciens, à proximité des cours d'eau et comprendre les tracés fondateurs.



Entrées de ville

Portrait

Les corridors d'entrée de ville comprennent les autoroutes, les traverses riveraines (routières et cyclables) ainsi que les gares et les stations de métro. Au-delà de leur aspect fonctionnel, les entrées de ville jouent un rôle symbolique et identitaire fort, accentué par le caractère insulaire du territoire lavallois. Élément de parcours, elles rythment les déplacements, tout en marquant le territoire et en participant à son développement. Plusieurs infrastructures autoroutières et routières servent de parcours d'entrée sur le territoire, 19 sont comptées en tout.

Les entrées de ville s'organisent en trois typologies distinctes : entrée autoroutière, entrée de type boulevard ou route et entrée ferroviaire. Leur ambiance varie selon leur localisation et l'historique de développement du secteur. Certaines présentent un caractère historique (pont Lachapelle, boulevard Arthur-Sauvé), urbain (pont Marius-Dufresne, pont Sophie-Masson et pont Pie-IX) et naturel (pont Louis-Bisson).

Opportunités d'aménagement

Les opportunités d'aménagement dans les entrées de ville devront affirmer l'identité et le caractère de Laval. Les interventions doivent se baser sur une analyse paysagère afin de s'adapter aux particularités de chaque entrée de ville et ses séquences paysagères.

Les berges se composent ponctuellement d'entrées de ville, ces lieux présentent un potentiel de revitalisation important, notamment pour accéder à la rivière, dont les citoyens pourraient bénéficier.



Pour une ville insulaire telle que Laval, les entrées de ville sont nombreuses et dégagent la première impression que l'on peut avoir de cette ville.



Espaces riverains

Portrait

L'espace riverain est étroitement lié aux rivières des Prairies et des Mille-Îles qui ceignent l'île Jésus. et se définit entre les berges et la promenade riveraine. Il se compose de séquences paysagères au caractère naturel ou urbain, comme les paysages agricoles, les milieux naturels, les noyaux villageois, les quartiers résidentiels, etc. Les berges, lieux prisés par leur emplacement et leur proximité à l'eau, sont occupées majoritairement par des développements privés. Quelques secteurs permettent néanmoins d'accéder aux berges et représentent des lieux appréciés des citoyens.

La promenade riveraine ceinture l'île Jésus et se situe

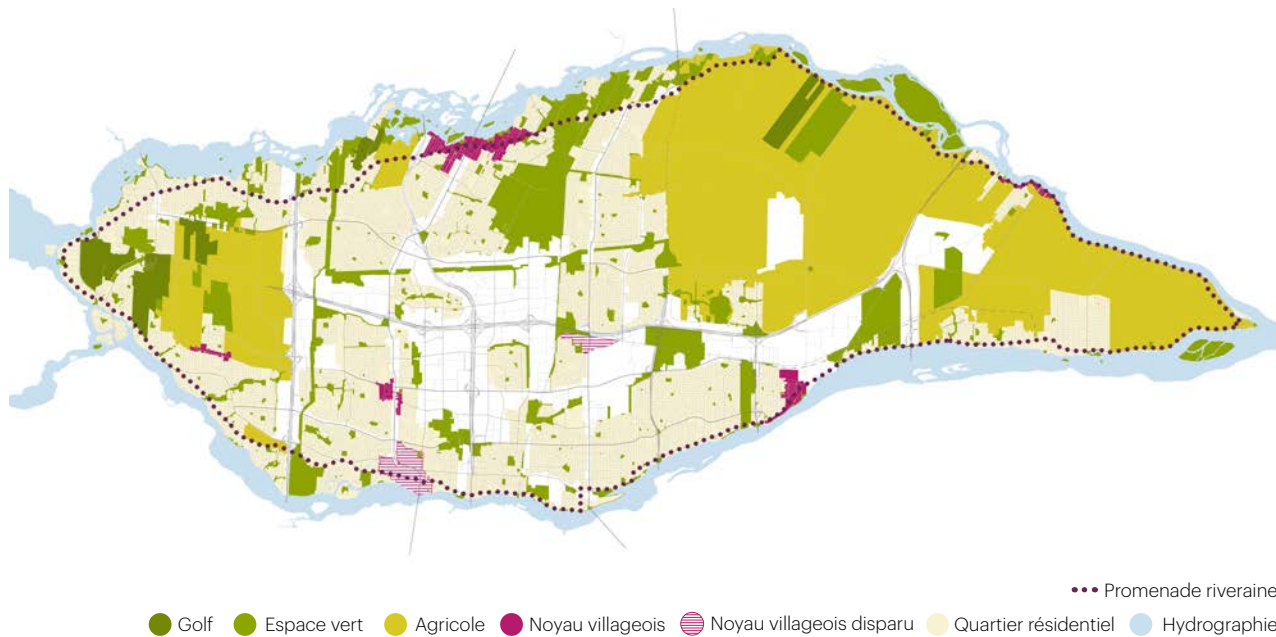
en contact direct ou indirect avec les rivières. Le long de cette promenade riveraine se trouvent différentes unités de paysage qui offrent des séquences paysagères uniques et variées.

Une des particularités de la promenade riveraine est son caractère pittoresque hérité des développements anciens concentrés le long du tracé fondateur qui ceinture l'île Jésus. Les percées visuelles vers les rivières tout le long de la promenade riveraine renforcent son caractère unique qui forge l'identité de l'île.

Opportunités d'aménagement

Les espaces riverains ceinturant le pourtour de l'île sont dotés d'un paysage insulaire saisissant. Ils offrent l'opportunité d'y aménager de nombreux espaces publics de typologies variées afin d'en permettre l'accès à un plus grand nombre de personnes.

Ces espaces riverains doivent s'affirmer par un réseau d'espaces publics continus qui pourra se composer de parcs, d'espaces verts, de liens actifs, de corridors verts, etc. Certains tronçons de la promenade riveraine contribueront à déployer ce parcours riverain.



La proximité aux rivières des Prairies ou des Mille-Îles a permis à travers le temps des développements riverains identitaires.



Milieux naturels

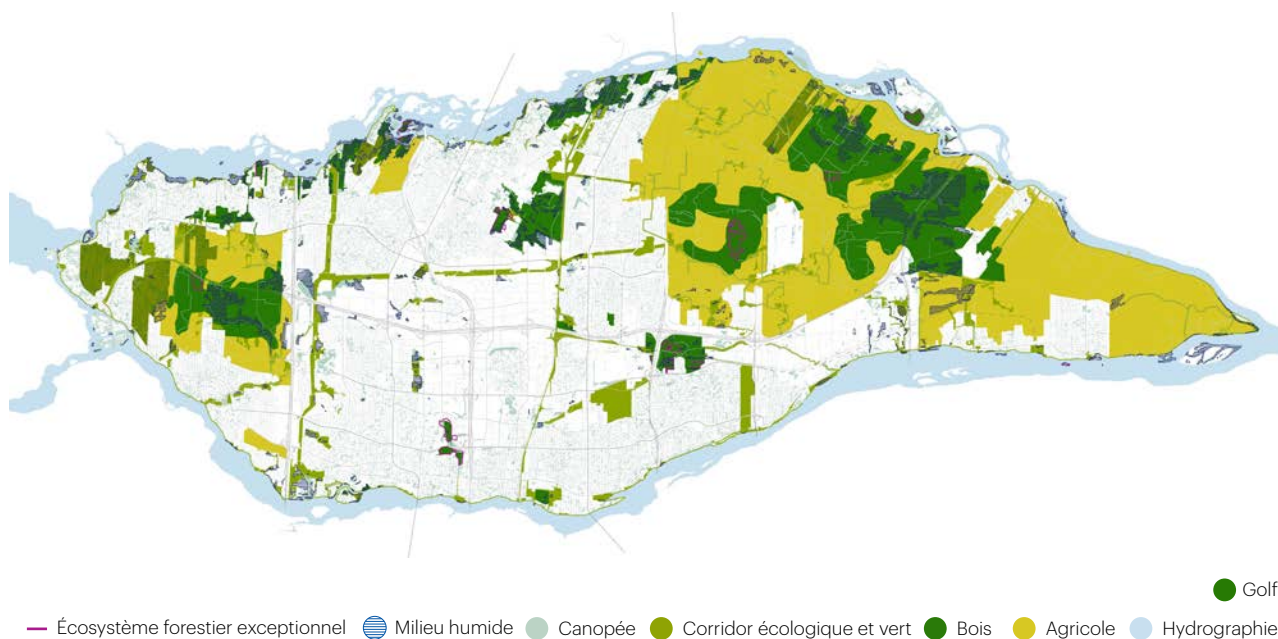
Portrait

La trame verte et bleue d'un territoire se pense à différentes échelles. Le premier maillage de la trame se compose de corridors écologiques et riverains et de noyaux de conservation dont l'influence est régionale. Le second maillage, à l'échelle du quartier, inclut les parcs, les bassins de rétention, les sentiers et les cours d'eau entourés de végétation. Le troisième maillage concerne le verdissement et la plantation à une échelle plus locale, soit les rues et les terrains privés.

Le premier maillage de la trame a une influence régionale et assure la résilience écologique sur l'ensemble de son

territoire par sa continuité et par la conservation des milieux naturels qui favorisent les déplacements de la faune et de la biodiversité.

De nombreux milieux naturels et écosystèmes riches et variés composent ce premier maillon, dont les corridors écologiques, les bois, les milieux humides d'intérêt, la zone agricole et les corridors écologiques terrestres et riverains. La variété de ces milieux naturels participe à maintenir un écosystème complexe et fonctionnel.



Trame verte
et bleue

Opportunités d'aménagement

Au sein des milieux naturels, la résilience doit toujours être au cœur de chacune des interventions afin de contribuer et bonifier la *Trame verte et bleue lavalloise*. Ces interventions se basent sur la continuité écologique des milieux naturels et peuvent prendre différentes formes selon l'échelle d'intervention.

Ces interventions doivent assurer la connectivité des milieux naturels régionaux, renaturaliser les secteurs dont le rôle écologique est majeur et limiter les effets de bordures ainsi que les fragmentations sur le réseau.

L'objectif principal de la *Trame verte et bleue lavalloise* est d'intégrer, à l'échelle du territoire, l'ensemble des espaces verts et bleus en un seul réseau vivant et connecté.



Milieux agricoles

Portrait

La zone agricole représente 30 % du territoire de Laval soit 7 000 hectares. Les activités agricoles sont réparties en quatre zones : Sainte-Dorothée, Sainte-Dorothée Sud, Sainte-Rose et secteur Est.

Laval possède un passé agricole très important en ayant été le jardin de Montréal pendant de nombreuses années. Cet héritage est encore présent sur le territoire et façonne son paysage.

Les rues bordant les paysages agricoles (boisés, terres en friche, cours d'eau, milieux humides, terres cultivées

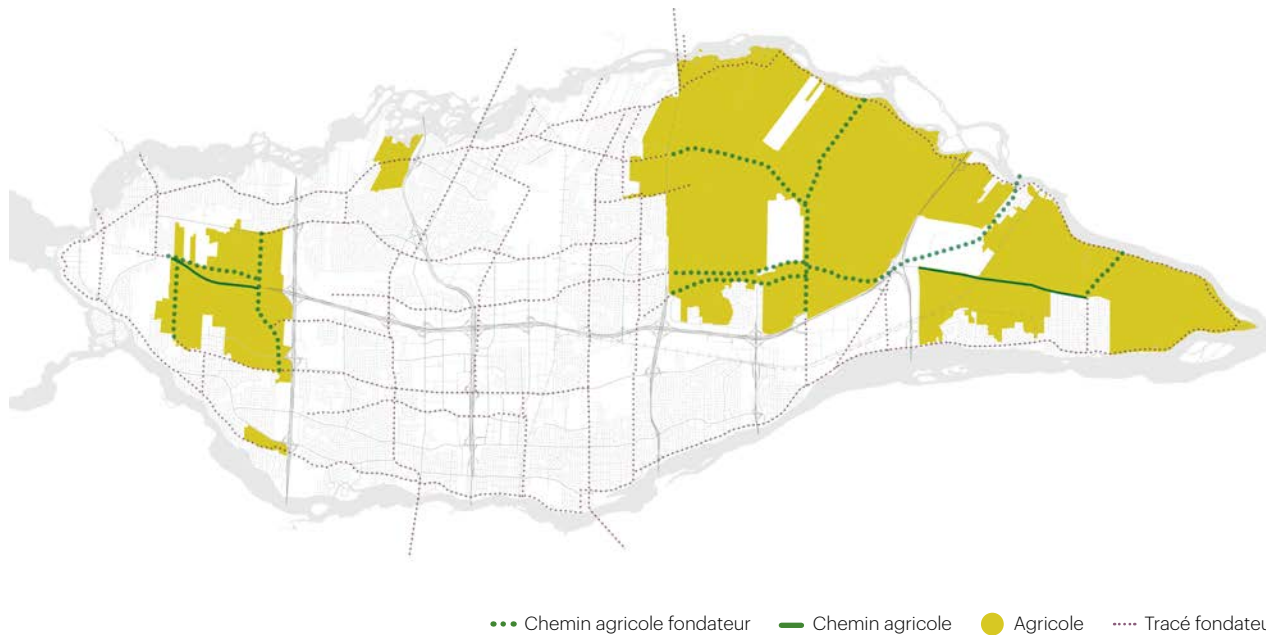
et petits secteurs urbanisés) sont des axes identitaires et constituent des éléments forts du paysage urbain. La plupart des chemins agricoles sont des tracés fondateurs.

Certains des chemins agricoles ont été transformés en raison du transit et de l'urbanisation du territoire, ne reflétant plus aujourd'hui leurs fonctions et caractères d'origines.

Opportunités d'aménagement

Les milieux agricoles offrent des paysages identitaires forts et représentatifs de la ville de Laval. Ces paysages se poursuivent et dialoguent avec les milieux adjacents. Les interfaces, entre la zone agricole et les milieux résidentiels, doivent porter l'identité rurale et agricole et être représentatives de cette interaction. L'implantation et la typologie bâtie devront notamment exprimer une cohérence avec la zone agricole. L'objectif est d'imaginer une meilleure équation entre les milieux résidentiels et la zone agricole.

Parmi les composantes à préserver et mettre en valeur dans les interventions, soulignons : les voies étroites, les fossés de drainage et les vues sur le paysage agricole qui caractérisent les chemins agricoles et témoignent de l'héritage du système seigneurial. Les interventions devront ainsi traduire le caractère agricole et respecter le milieu.



Quartiers résidentiels

Portrait

Les quartiers résidentiels représentent les milieux de vie des Lavallois, des milieux de vie où les résidents s'approprient le domaine public. Ceux-ci sont typiquement constitués entre autres d'une trame urbaine repliée sur elle-même avec des courbes, boucles et impasses. Une configuration qui favorise l'utilisation de l'automobile, limite la perméabilité et n'incite pas les déplacements actifs. Des parcs de quartiers, des berges, des milieux naturels, des corridors verts constituent des milieux de rencontre attractifs dans ces ensembles résidentiels. Des pôles de quartier concentrés autour d'ensembles commerciaux sont implantés ponctuellement le long des artères qui desservent le territoire. Les ensembles

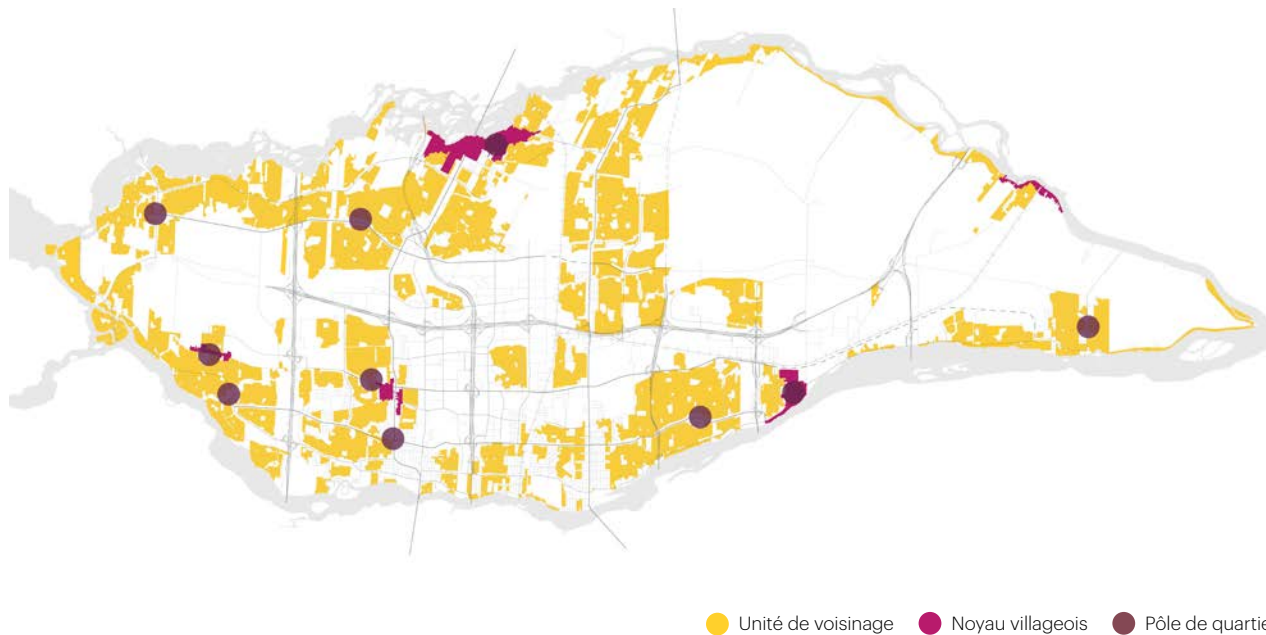
commerciaux sont des destinations de services de proximité difficilement accessibles à pied, même si la distance réelle mesurée à vol d'oiseau est moindre que celle parcourue en voiture.

Les micro-centralités que constituent les quartiers résidentiels de Laval sont issues de noyaux villageois qui se sont consolidés ou de nouveaux quartiers qui reprennent le concept d'unité de voisinage. Il s'agit d'un ensemble d'îlots résidentiels, aménagés autour d'une école primaire, d'un parc de quartier ou d'une église, formant le principe du développement des banlieues.

Opportunités d'aménagement

Les quartiers résidentiels actuellement isolés les uns des autres démontrent un besoin de déployer des alternatives de déplacement pour délaisser l'usage de l'automobile. Le réaménagement des rues locales et collectrices existantes et l'aménagement de passages piétons et de liens cyclables sont des stratégies qui améliorent l'expérience des différents usagers, et augmentent la perméabilité au sein d'un même secteur. Ces interventions vont contribuer à renforcer l'accessibilité aux pôles de quartiers, aux commerces de proximité, aux équipements publics et aux espaces publics à l'échelle du quartier, en plus d'améliorer l'accessibilité au transport collectif qui permettra une meilleure relation entre les quartiers à l'échelle de la ville.

Ces quartiers présentent des opportunités intéressantes pour renforcer le maillage de la *Trame verte et bleue lavalloise* par des interventions sur les domaines publics et privés. Le verdissement et la plantation dans les rues et les cours privées augmentent la résilience du réseau écologique, améliorent la qualité de vie et constituent une solution à différentes problématiques, dont la gestion des eaux de ruissellement et la qualité de l'air.



Corridors commerciaux

Portrait

L'île de Laval est traversée du nord au sud par deux artères, les boulevards des Laurentides et Curé-Labelle, qui sont considérées aujourd'hui comme des corridors commerciaux. En effet, le paysage de ces derniers se compose majoritairement de commerces liés à l'usage de l'automobile ce qui en fait donc des lieux de transit. Diverses composantes participent à l'hostilité de ces boulevards, telles que : les nombreux garages automobiles, stations d'essence, bars et motels, les imposantes enseignes commerciales conçues pour les automobilistes, la présence de stationnements en cour avant, l'absence totale de plantations, ainsi que

les trottoirs étroits et interrompus par de nombreuses entrées charretières.

Une des traversantes nord-sud, soit le boulevard Curé-Labelle, se démarque par la présence de deux noyaux villageois et d'un noyau villageois disparu issus des anciennes municipalités. Ces deux corridors commerciaux nord-sud ont joué un rôle structurant dans le développement du territoire lavallois car ils permettaient non seulement de desservir les anciennes municipalités, mais aussi de relier Montréal à Laval et les Laurentides.



Opportunités d'aménagement

Les boulevards Curé-Labelle et des Laurentides constituent un grand potentiel de requalification en des artères mixtes, desservies par une infrastructure de transport collectif. La requalification de ces axes doit être exemplaire sur de nombreux aspects (environnemental, social, économique, etc.) et s'appuyer sur un changement de portée, c'est-à-dire en s'adressant aux trois échelles : métropolitaine, municipale et sectorielle.

Traversant plusieurs quartiers résidentiels, une revitalisation des îlots qui bordent ces axes permettra un meilleur traitement des interfaces. Un traitement distinct doit être prévu pour chaque séquence et une première réponse a déjà été apportée en ce sens par la disposition des types de milieux du Code de l'urbanisme (CDU).



Le Cap-Saint-Martin, s'est développé graduellement au début du XX^e siècle, il fut d'abord un ancien hameau d'ouvriers travaillant aux carrières voisines.

Corridors autoroutiers

Portrait

Plusieurs autoroutes traversent le territoire de Laval et en fragmentent le paysage, telles des barrières paysagères. Ces barrières aux larges emprises ont pour effet d'isoler les secteurs entre eux et de fragmenter les milieux naturels qui composent la *Trame verte et bleue lavalloise*.

Le long des autoroutes 13, 15 et 440, les activités économiques de la ville se répartissent pour former des pôles à vocation industrielle, commerciale, de service et institutionnelle. Ces corridors se démarquent du reste du tissu urbain, notamment par la présence des méga-îlots qui les constituent, par des étendues importantes de stationnement de surface et par le faible

taux de verdissement, tant sur le domaine privé que dans l'aménagement des rues. Ces secteurs dépendent de l'automobile et révèlent une problématique de desserte en transport collectif. Enclavés par la présence d'autoroutes et de boulevards, ces secteurs ressentent d'autant plus l'effet de barrière avec le reste du tissu urbain. Les déplacements demeurent difficiles et découragent les usagers actifs, représentant ainsi un autre obstacle à la diminution de la part modale de l'automobile.

Opportunités d'aménagement

Les interventions sur les autoroutes devront réduire la fragmentation territoriale en implantant des corridors fauniques et actifs qui permettront de retisser le maillage des différentes trames. Certaines interventions peuvent aussi être plus légères et privilégier des aménagements paysagers afin de valoriser ces larges emprises.

Les secteurs le long des corridors autoroutiers offrent des opportunités de redéveloppement et de revitalisation qui permettront de consolider les pôles d'emplois, de requalifier le tissu urbain et d'assurer un meilleur traitement des interfaces avec les milieux résidentiels ou naturels qui les entourent. L'implantation d'un réseau de transport en commun renforcera ces pôles et permettra avant tout de délaissier l'automobile.

À l'intersection des autoroutes 15 et 440 se dresse la limite nord du centre-ville, qui fait l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à accompagner la transformation. Située au cœur du centre-ville, l'autoroute 15 fracture le territoire en deux parties distinctes et ouvre la porte à l'implantation d'une dalle-parc qui prévoit d'atténuer cette fragmentation. Les corridors autoroutiers font également l'objet d'une stratégie d'aménagement afin d'en améliorer l'expérience paysagère.



○ Entrée de ville autoroutière
 ● Commercial régional
 ● Industriel
 ● Noyau villageois disparu
 - - - Centre-Ville
 — Réseau autoroutier



Aires TOD

Portrait

Laval se compose de sept aires TOD (*Transit Oriented Development*) qui se situent dans un rayon d'un kilomètre des stations de métro Concorde, Cartier, Montmorency et des gares Concorde, Vimont, Sainte-Rose, Sainte-Dorothée et Île-Bigras. Ces secteurs se distinguent par la présence d'une gare de train, d'une station de métro, d'une station du Réseau express métropolitain (REM) ou encore d'un arrêt de bus structurant, qui indiquent un potentiel de planification orienté sur le transport en commun. Actuellement, trois programmes particuliers d'urbanisme (PPU) déterminent la planification de différents secteurs et appliquent les principes propres aux aires TOD : les

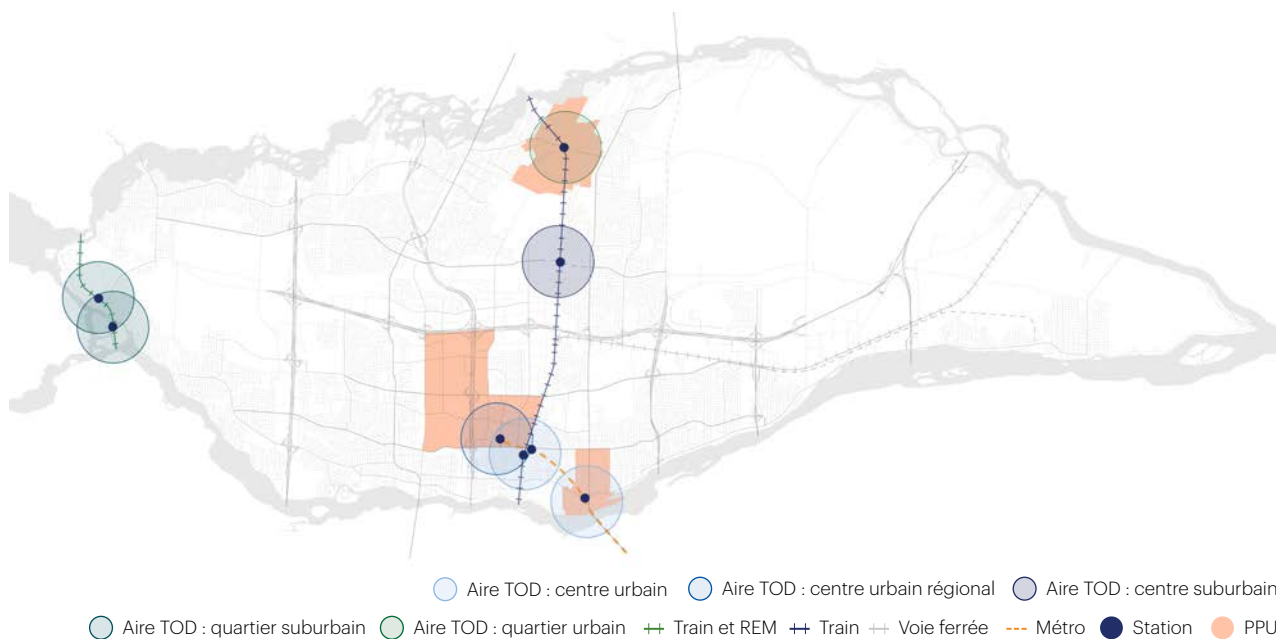
PPU Cartier, Gare Sainte-Rose et Centre-ville.

L'analyse de ces différentes aires TOD a permis d'identifier cinq typologies distinctes qui se basent sur le mode de transport, le type de milieu dominant et la trame de rues dans le secteur : centre urbain régional, centre urbain, centre suburbain, quartier urbain et quartier suburbain.

Opportunités d'aménagement

La planification d'une aire TOD consiste notamment à concentrer une densité plus élevée autour des points d'accès au transport en commun, tout en assurant une gradation de la forme urbaine cohérente avec les secteurs adjacents. Cette densité s'adapte à la morphologie du secteur et donc à la typologie de l'aire TOD.

Cette logique de planification favorise l'utilisation du transport en commun, l'implantation d'un cadre bâti mixte et les déplacements actifs.



Peter Calthorpe,
urbaniste américain,
définit le concept de TOD,
en mettant de l'avant un
aménagement axé sur le
transport en commun.



Centre-ville

Portrait

Le centre-ville de Laval est fracturé par la présence de l'autoroute 15 et se compose de méga îlots ceinturés par des boulevards. Ces lieux figés dans les années 1980 comprennent de grands centres commerciaux, qui sont nombreux et découpent le territoire du centre-ville en plusieurs sous-secteurs.

L'avènement des centres commerciaux a eu pour effet de dédier une grande partie de ce territoire à l'utilisation de l'automobile, phénomène renforcé par la présence de grands boulevards de transit. Ainsi, le paysage du centre-ville se veut majoritairement minéralisé et l'automobile

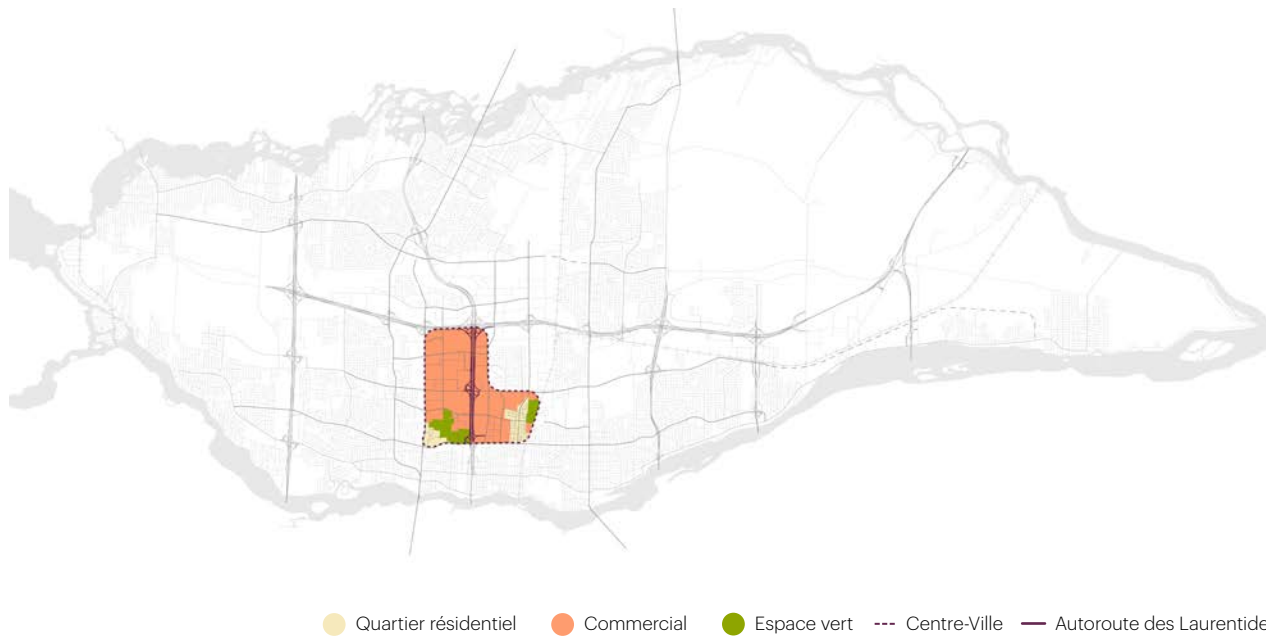
y est omniprésente. Le centre-ville est néanmoins ponctué dans sa portion sud de quelques pochettes de développements résidentiels et espaces verts. Ces espaces verts sont peu nombreux et témoignent de la pression foncière dans le périmètre du centre-ville.

Opportunités d'aménagement

Un nouveau virage a été entamé avec l'entrée en vigueur du PPU qui conceptualise la vision future du centre-ville. Cet outil de planification permet d'amorcer une métamorphose remarquable et continuera d'évoluer au rythme des aspirations et de la participation des Lavallois.

Plus que jamais « urbain de nature », le territoire se caractérisera par un vaste réseau d'espaces verts et publics interconnectés qui orientera la transformation du centre-ville. Les secteurs Est et Ouest, seront renoués par l'arrivée d'un parc linéaire qui permettra de reconnecter les secteurs fragmentés. La requalification de boulevards et l'aménagement de nouvelles rues contribueront à forger une identité renouvelée au centre-ville.

Le secteur du centre-ville présente le potentiel de façonner une forme urbaine cohérente et exemplaire, tout en misant sur une grande diversité d'ambiances et d'activités, par la présence d'une mosaïque de quartiers architecturalement distinctifs. Le secteur Montmorency est destiné à se constituer en pôle culturel d'envergure en cohérence avec la vision du développement *Métamorphoses créatives*, un véritable outil de régénération urbaine, pour que la culture confère au secteur une signature singulière.



Secteurs à planifier

Secteur de zonage différé

Portrait

Les secteurs de zonage différé (SZD), localisés un peu partout sur le territoire de Laval, sont actuellement de grands secteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une planification détaillée. Ce sont des espaces non développés ou en zone blanche, aux identités distinctes (friches, golfs, ancienne carrière, vieux pénitencier), qui soulèvent des opportunités futures pour exploiter pleinement leur potentiel en raison de leur localisation, morphologie et dimension.

Opportunités d'aménagement

Ces secteurs à planifier ou SZD sont de vastes territoires, qui aspirent à devenir de nouveaux quartiers exemplaires et durables, conçus selon des critères de design développés dans les fascicules des meilleures pratiques en design urbain, dont celles présentées dans le présent guide (fascicule sur les rues et fascicule sur la morphologie urbaine).

Certains secteurs ne pourront pas se développer dans leur intégralité et devront conserver des portions naturelles en contribuant notamment à la *Trame verte et bleue lavalloise*. Lors de la planification, le secteur devra faire l'objet d'une analyse afin d'identifier les spécificités qui lui sont propres et les traduire dans le concept d'aménagement.

