



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

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

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

### Réalisé par :

enclume - atelier de développement territorial

### En collaboration avec :

Patri-Arch

### Pour le compte de :

Ville de Laval

### Équipe de réalisation :

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

### Comité de suivi :

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

### Remerciements :

Nous désirons remercier les personnes et institutions suivantes pour leur précieuse collaboration et leur aide à la réalisation de cette étude :

Gérard Beaudet, Université de Montréal  
Dominique Bodeven, Centre d'archives de Laval  
Michel Legris, Archives de la Ville de Laval  
Ministère de la Culture et des Communications

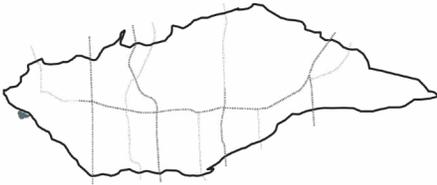


# SECTEUR ÎLES-LAVAL





# ÎLE BIGRAS



## FACTEURS D'INFLUENCE

- Attractivité et valorisation des composantes hydromorphiques en raison de leur potentiel paysager et récréatif menant à l'occupation ou à la densification du territoire
- Contraintes hydrographiques influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs de villégiature
- Développement engendré par l'autoconstruction et l'absence de planification menant à une hétérogénéité architecturale

## CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

En 1817, l'agriculteur Louis Amesse s'installe sur une petite île située à l'ouest de l'île Jésus, devant la paroisse de Sainte-Dorothée. Il est le premier à cultiver ce territoire insulaire. Trois générations d'agriculteur de la famille Amesse vont résider sur cette île et la cultiver, ce qui lui vaudra le nom d'« Île Amesse ».

En 1890, Émilien Bigras, déjà propriétaire des îles Verte, Ronde et Bigras (actuellement l'île Pariseau), fait l'acquisition de l'île Amesse. Une vingtaine d'années plus tard, il décide de procéder à la vente de ses quatre îles à l'agence immobilière Gohier & Bigras qui souhaite construire et vendre des résidences sur ces îles. L'agence doit toutefois attendre la fin de la Première Guerre mondiale avant de pouvoir subdiviser en lots le territoire et commencer la vente des terrains. À cette époque, ce sont surtout des familles montréalaises qui s'y installent et y construisent des maisons d'été.

En 1919, les frères de la compagnie Pariseau Frères Limitée font l'acquisition de l'île Bigras (actuellement l'île Pariseau) et la renomment « île Pariseau » (VIL\_02); ainsi l'île Amesse,

le secteur de l'ensemble, change aussi de nom et devient « île Bigras ». C'est aussi au début des années 1920 que la ligne de Deux-Montagnes, administrée par le *Canadian National Railway*, relie le centre-ville de Montréal à la rive nord et dote l'île Bigras d'une station.

Le secteur formé de ces quatre îles, mieux connu sous le nom des « Îles-Laval », est d'abord administré par la municipalité de paroisse de Sainte-Dorothée. En 1941, l'avocat Néopold Charbonneau pilote la création de la Ville des Îles-Laval. Cette entité va s'opposer ardemment à la fusion menant à la création de la Ville de Laval, en 1965.

L'île Bigras est la première de ces îles à être complètement urbanisée. Son développement graduel, de l'époque agricole jusqu'aux années 1950, a créé un ensemble plutôt hétérogène, à l'image des différents moments d'urbanisation de ce territoire de la Ville de Laval.



# TISSU URBAIN

## TRAME VIAIRE

- › Une collectrice se situe à l'intérieur de l'ensemble :
  - La rue Dupont : emprise d'environ 20 m, deux voies de circulation et un trottoir du côté ouest.
- › Le reste de la trame viaire est constitué d'un réseau local de rues curvilignes influencées par la forme de l'île Bigras. Ces rues ont des emprises variant entre 15 et 20 m de largeur et possèdent deux voies de circulation. L'excédent de l'emprise est gazonné et ne comporte pas de trottoir.

## ÎLOTS

- › Les îlots sont de taille, de forme et d'orientation hétérogènes, compte tenu des nombreuses phases de développement, de la trame urbaine curviligne et de la condition géographique insulaire de l'ensemble.
- › Les îlots comprennent un nombre très varié de parcelles, disposées de façon irrégulière.

## PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est très hétérogène.
- › Ce type de découpage parcellaire est propre au secteur d'autoconstruction.

## ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est fin et hétérogène.
- › L'espace non construit est principalement composé des vastes terrains végétalisés (nécessaires pour accueillir les installations septiques des résidences et qui sont caractéristiques de cet ensemble), de l'emprise de la voie ferrée ainsi que de l'espace central qu'occupe le parc Bigras.



VIL 01



P. 1020

# CADRE BÂTI

## TYPOLOGIE

- › Le cadre bâti de cet ensemble est composé de bâtiments associés au type résidentiel. Le cadre bâti est très hétérogène quant aux différents styles architecturaux qu'on y trouve.
- › Le type architectural dominant est la maison pittoresque de villégiature (voir catalogue des types architecturaux).

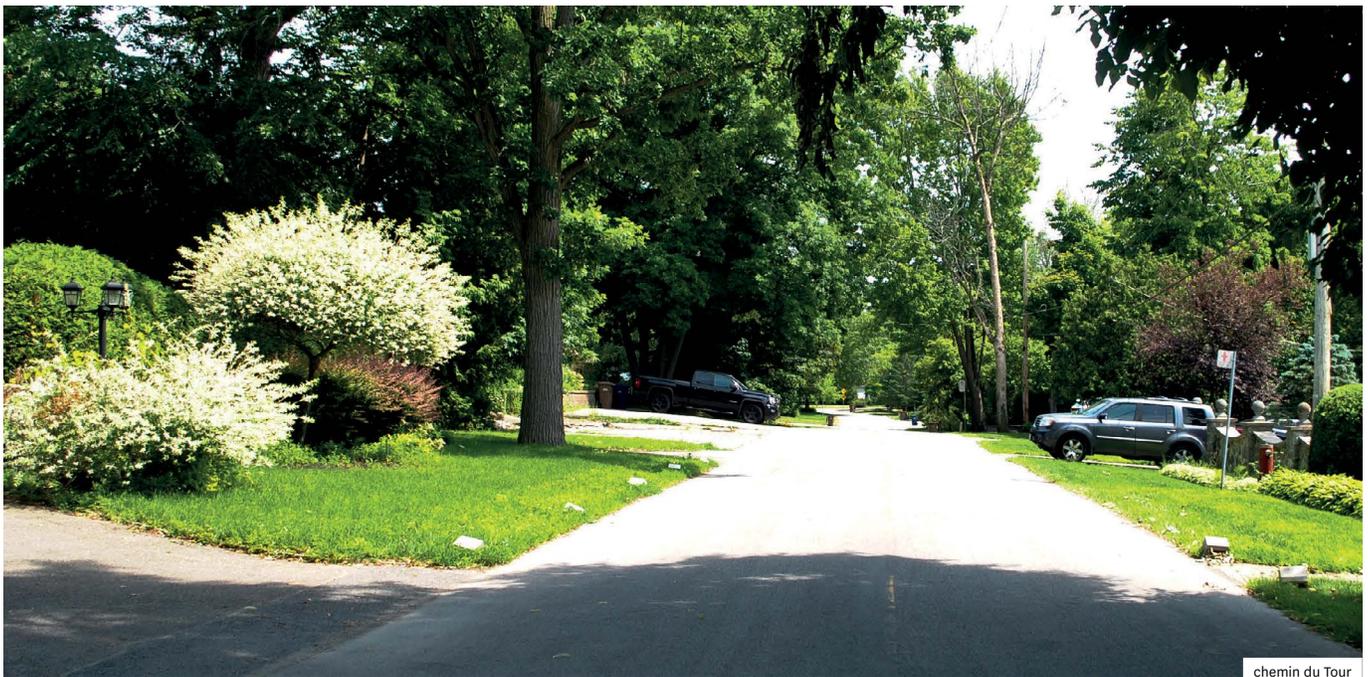
## PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Église Notre-Dame-de-l'Espérance, 891, chemin de la Fourche (patrimoine religieux moderne)



## ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est dominée par de grands arbres matures.
- › La trame viaire curviligne limite les perspectives visuelles, mais crée un sentiment d'intimité.
- › La rivière des Prairies est très peu visible depuis le domaine public, en raison de la taille des lots et de la végétation.
- › Le cadre bâti très varié, autant sur le plan des styles que des implantations, crée un paysage très dynamique.
- › La petite dimension de la rue (pavage) considérant la largeur de l'emprise favorise une ambiance d'un secteur de villégiature.



chemin du Tour



parc Bigras

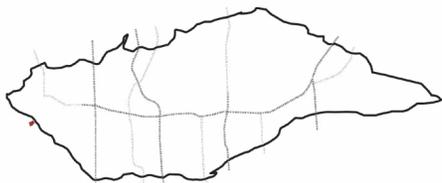
---

## RECOMMANDATIONS

- › Mettre en place une stratégie d'entretien arboricole des cours privées pour conserver les arbres matures existants et planifier leur remplacement au moment venu afin de préserver l'ambiance intime du quartier.
- › Créer certaines percées visuelles vers la rivière des Prairies en établissant une stratégie d'entretien horticole et mettre en valeur les points d'accès à l'eau.
- › Maintenir le traitement actuel du réseau viaire puisque la largeur des rues et l'absence de trottoirs et de bordures de béton contribuent à maintenir l'ambiance héritée de l'essor de la villégiature.
- › Explorer la possibilité de mettre en place différents outils d'encadrement réglementaire permettant de maintenir le caractère pittoresque de l'ensemble.



# ÎLE PARISEAU



## FACTEURS D'INFLUENCE

- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs de villégiature
- Développement domiciliaire monofonctionnel
- Attractivité et valorisation des composantes hydrographiques en raison de leur potentiel paysager et récréatif menant à l'occupation ou à la densification du territoire
- Contraintes hydrographiques influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Déploiement du réseau d'infrastructures de transport régional stimulant ou intensifiant le développement domiciliaire

## CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

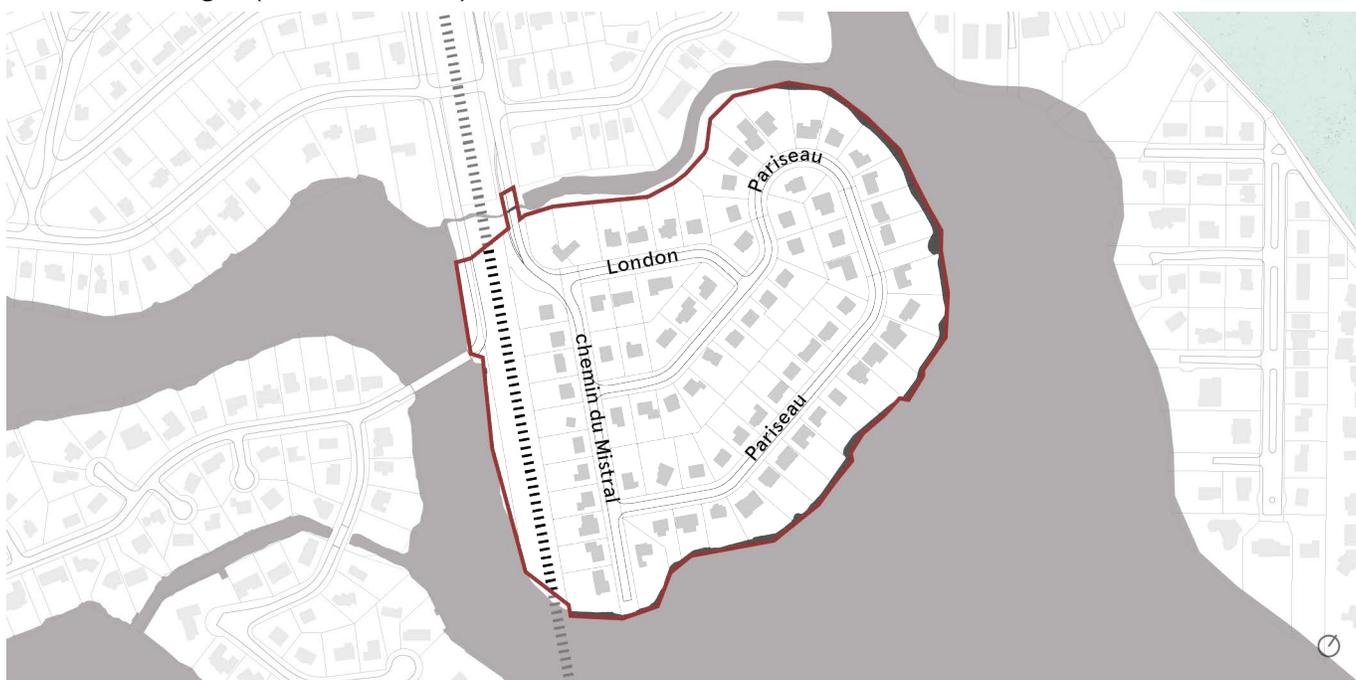
L'île Pariseau fait partie d'un regroupement d'îles nommé «Îles-Laval». Dès 1817, des agriculteurs s'y installent et commencent la culture sur ce territoire insulaire (VIL\_01). En 1890, Émilien Bigras devient propriétaire de l'ensemble des quatre îles constituant les Îles-Laval, soit l'île Verte et l'île Ronde au nord, l'île Amesse à l'ouest et l'île Bigras à l'est (actuellement l'île Pariseau).

En 1912, monsieur Bigras revend les quatre îles à l'agence immobilière Gohier & Bigras, opérée par Horace Gohier et Joseph Bigras. L'agence souhaite alors développer ces territoires agricoles ou encore naturels, mais la Première Guerre ralentit leur projet. Ce n'est qu'une fois la guerre terminée que les promoteurs immobiliers peuvent finalement procéder à la subdivision des lots et à la vente de quelques terrains. À ce moment, des familles montréalaises s'établissent et construisent quelques résidences estivales, principalement sur l'île Amesse. En 1919, monsieur Joseph-Honorius Pariseau et son frère Toussaint-Zéphirin Pariseau décident d'acquérir non pas un seul terrain, mais bien une île entière, soit l'île Bigras (le secteur à l'étude).

Ils décident de la renommer «île Pariseau». Au même moment, l'île Amesse change elle aussi de nom et devient «île Bigras». En plus d'être machinistes à Montréal, les frères Pariseau sont de véritables entrepreneurs et gèrent l'entreprise Pariseau Frères Limitée, une entreprise œuvrant dans le commerce du bois. À la suite de leur acquisition, ils subdivisent l'île en lots et construisent des résidences pour les vendre. En 1920 la ligne de Deux-Montagnes, administrée par le *Canadian National Railway*, permet de relier le secteur au centre-ville de Montréal.

À cette époque, les îles sont administrées par la municipalité de paroisse de Sainte-Dorothée, située sur l'île Jésus. L'ampleur du développement des îles au cours des années 1930 mène, en 1941, à la création de la Ville des Îles-Laval. Cette jeune administration s'opposera ardemment à la fusion menant à la création de la Ville de Laval, en 1965.

En 1954, après le décès du second frère Pariseau, la succession vend l'île Pariseau à la compagnie Charest et Frères qui y développera le reste des terrains disponibles.



# TISSU URBAIN

## TRAME VIAIRE

- › La trame viaire est constituée d'un réseau de rues locales organisées selon une trame curviligne. La plupart de ces rues ont une emprise d'environ 15 m, deux voies de circulation et des stationnements sur rue.

## ÎLOTS

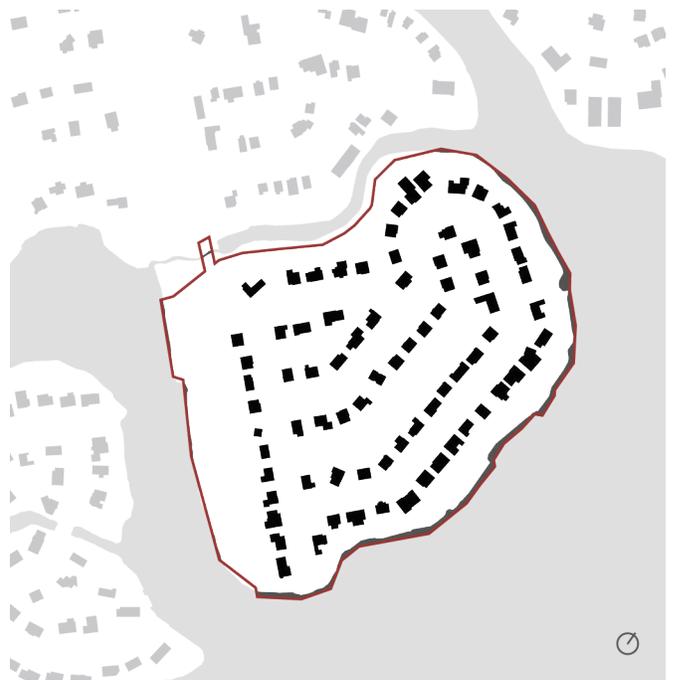
- › Les îlots sont de taille, de forme et d'orientation hétérogènes, compte tenu de la trame urbaine curviligne et de la condition géographique insulaire de l'ensemble.

## PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est plutôt homogène, bien que la rive de la rivière des Prairies influence la forme et la dimension de plusieurs d'entre elles. Les parcelles les plus fréquentes, qui ne sont pas situées en bordure de la rivière, sont de forme rectangulaire et leurs dimensions typiques sont d'environ 40 m de profondeur sur 23 m de largeur. Les parcelles riveraines les plus fréquentes ont quant à elles une dimension typique d'environ 50 m de profondeur sur 23 m de largeur.
- › Les parcelles situées dans les courbes plus prononcées sont de plus grande taille.

## ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est fin et plutôt homogène.
- › L'espace non construit est principalement composé des vastes terrains végétalisés (nécessaires pour accueillir les installations septiques des résidences et qui sont caractéristiques de cet ensemble) et de l'emprise de la voie ferrée située à l'ouest de l'ensemble.



# CADRE BÂTI

## TYPLOGIE

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

## PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Maison cubique, 10, chemin du Mistral (patrimoine traditionnel)
- Maison géorgienne, 8, rue Pariseau (patrimoine traditionnel)



## ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est dominée par de grands arbres matures.
- › La trame viaire curviligne limite les perspectives visuelles, mais crée un sentiment d'intimité.
- › La rivière des Prairies est très peu visible lorsque l'on déambule dans l'ensemble. Elle n'est accessible qu'à partir d'un terrain public non aménagé, situé à l'est de l'ensemble.
- › La petite dimension de la rue (pavage), considérant la largeur de l'emprise, favorise une ambiance rurale.
- › Les fils électriques sont enfouis.



pont ferrovière



rue Pariseau

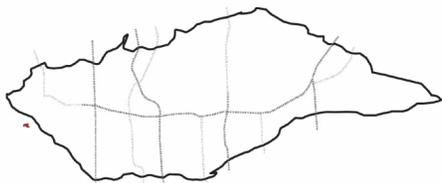
---

## RECOMMANDATIONS

- › Mettre en valeur le tracé du cours d'eau qui sépare l'île Pariseau de l'île Bigras en tant qu'élément hydrographique ayant conditionné le développement de ce secteur. Cette mise en valeur pourrait se faire à travers différentes interventions paysagères à l'intérieur de l'espace public (terminus, parcs, jardins communautaires, etc.) ou par une simple différenciation de la chaussée.
- › Conserver ou créer des percées visuelles vers la rivière des Prairies en établissant une stratégie d'entretien horticole et explorer la possibilité de créer des accès publics à l'eau au bout du chemin du Mistral.
- › Maintenir la distance de la marge avant et le gabarit du cadre bâti dominant sur une rue lors de nouvelles constructions. Sans pour autant limiter le langage architectural, ces paramètres permettent de conserver l'effet d'ensemble caractéristique des unités de voisinage.
- › Mettre en place une stratégie d'entretien arboricole des cours privées pour conserver les arbres matures existants et planifier leur remplacement au moment venu afin de préserver l'ambiance intime du quartier.
- › Maintenir le traitement actuel du réseau viaire puisque la largeur des rues et l'absence de trottoirs et de bordures de béton contribuent à maintenir l'ambiance héritée de l'essor de la villégiature.
- › Explorer la possibilité de mettre en place différents outils d'encadrement réglementaire permettant de maintenir le caractère pittoresque de l'ensemble.



# ÎLE VERTE



## FACTEURS D'INFLUENCE

- Attractivité et valorisation des composantes hydrographiques en raison de leur potentiel paysager et récréatif menant à l'occupation ou à la densification du territoire
- Contraintes hydrographiques influençant le moment, la nature, la forme et le potentiel de développement du territoire
- Déploiement du réseau ferroviaire stimulant le développement de secteurs de villégiature
- Mouvement moderne ayant influencé l'architecture résidentielle, institutionnelle ou commerciale
- Développement domiciliaire monofonctionnel

## CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

L'urbanisation des différentes îles du secteur des « îles-Laval » va se faire à un rythme bien différent. L'île Bigras est cultivée par l'agriculteur Louis Amesse et sa famille dès 1817 et connaît un développement graduel associé à la villégiature, puis à la banlieue résidentielle (VIL\_01). En 1920, la ligne de Deux-Montagnes, administrée par le *Canadian National Railway*, permet de relier l'ensemble au centre-ville de Montréal. Le développement de l'île Pariseau, après quelques transactions foncières, est quant à lui surtout redevable à la compagnie Charest et Frères qui souhaite en faire un « centre résidentiel » (VIL\_02). L'île Ronde demeure pour sa part complètement naturelle. Finalement, l'île Verte connaît une urbanisation plus tardive, principalement au cours des années 1960 et 1970.

En 1959, monsieur Roland Bigras, associé à l'agence immobilière Gohier & Bigras qui est propriétaire des îles Bigras, Verte et Ronde depuis 1912, vend l'île Verte à la Compagnie Charest et Frères. Cette compagnie sera entre autres responsable du développement de l'île Pariseau (VIL\_02) entre 1955 et 1957.

À partir de 1941, ce petit archipel forme la Ville des Îles-Laval. Malgré l'opposition ardente de cette Ville à la fusion proposée par l'une des conclusions de la commission Sylvestre, elle devient le plus petit quartier de la Ville de Laval en 1965.

Lors des années 1960 et 1970, un vent de modernité souffle à Laval, notamment incarné par les œuvres et projets architecturaux ambitieux érigés à cette époque. L'île Verte qui s'urbanise à ce moment est d'ailleurs influencée par ces nouvelles façons de construire, voire de concevoir l'espace du quotidien, et devient un lieu privilégié de l'expression du mouvement moderne sous sa forme résidentielle. Une des figures de proue du mouvement moderne en architecture au Québec, l'architecte Louis-Joseph Papineau, associé principal de PGL architectes (station de métro Peel, pavillon du Québec de l'Expo 67, résidences étudiantes de l'Université de Montréal, aéroport international de Mirabel, etc.), y érige sa résidence personnelle, considérée comme l'une de ses œuvres fondatrices. En plus de la résidence Papineau, on y trouve également la résidence Vickstörn, une autre réalisation de Papineau, ainsi que la maison au 21, chemin des Trilles, une réalisation de l'architecte moderne lavallois René Dumont.



# TISSU URBAIN

## TRAME VIAIRE

- › La trame viaire est constituée d'un réseau local de rues, la rue Comtois et le chemin des Trilles, qui sont disposées pour maximiser l'occupation de l'île. Ces deux rues créent plusieurs culs-de-sac, ont une emprise d'environ 15 m de large et possèdent deux voies de circulation.

## ÎLOTS

- › L'ensemble ne comprend pas d'îlots à proprement parler, soit encadrés par un réseau de rues de tous les côtés. L'ensemble propose plutôt deux rues centrales à l'île autour desquelles s'organisent les différentes parcelles. L'objectif semble plutôt d'optimiser le rapport entre les propriétés privées et la rivière des Prairies.

## PARCELLAIRE

- › Le découpage parcellaire est très hétérogène, tant sur le plan de la forme, de l'orientation que de la taille. La disposition de parcelles semble influencée par le projet architectural qu'elles accueillent ainsi que l'objectif de maximiser la relation avec la rivière des Prairies.
- › Ce type de découpage parcellaire est typique d'un développement de banlieue résidentiel plus luxueux, où les acheteurs ont la liberté de concevoir leur projet d'habitation.

## ESPACES CONSTRUITS / NON CONSTRUITS

- › Le grain du bâti est fin et l'implantation contribue à son caractère hétérogène. La forme des résidences est très variable, chacune d'elles semble être unique.
- › L'espace non construit est principalement composé des vastes terrains végétalisés qui sont caractéristiques à l'ensemble (nécessaire pour accueillir les installations septiques des résidences).



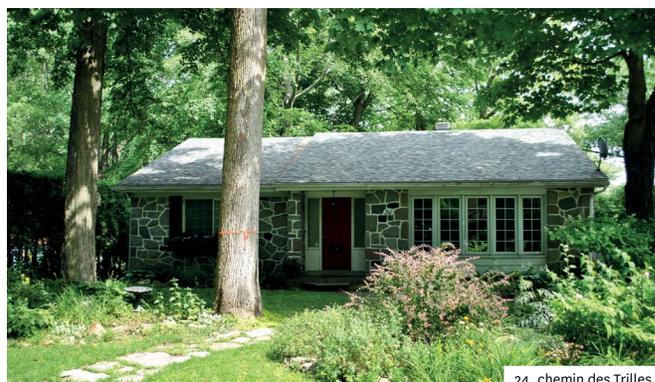
# CADRE BÂTI

## TYPLOGIE

- Le cadre bâti de cet ensemble est composé de bâtiments associés au type résidentiel. Par contre, le cadre bâti est très hétérogène sur le plan des styles architecturaux.
- Comme mentionné lors de l'analyse du tissu urbain, l'île Verte présente un ensemble résidentiel plus luxueux que ceux sur les îles voisines. Ainsi, bien que certains types architecturaux soient récurrents, tels que le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière parallèle à la rue), ainsi que le bungalow à toit à deux versants (ligne faîtière perpendiculaire à la rue), ce qui domine le paysage architectural est plutôt le grand nombre de résidences unifamiliales s'inscrivant dans le mouvement moderne (voir catalogue des types architecturaux).

## PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- Maison moderne, 72, rue Comtois (patrimoine moderne)
- Maison moderne, 89, rue Comtois (patrimoine moderne)
- Maison moderne, 38, chemin des Trilles (patrimoine moderne)
- Maison moderne, 40, chemin des Trilles (patrimoine moderne)
- Résidence Papineau, 49, chemin des Trilles (patrimoine moderne)



## ÉLÉMENTS D'AMBIANCE

- › La végétation est dominée par de grands arbres matures. Ils forment une canopée recouvrant presque complètement les rues étroites du secteur.
- › La trame viaire curviligne et les nombreux culs-de-sac créent un sentiment d'intimité dans l'ensemble.
- › La rivière des Prairies est très peu visible lorsque l'on déambule dans l'ensemble.
- › Le cadre bâti très varié, autant sur le plan des styles que des implantations, crée un paysage très dynamique.
- › La petite dimension de la rue (pavage), considérant la largeur de l'emprise, favorise une ambiance naturelle, pouvant rappeler certains secteurs de villégiature.
- › Les fils électriques sont enfouis.



chemin des Trilles



chemin des Trilles

---

## RECOMMANDATIONS

- › Mettre en place une stratégie de préservation et de mise en valeur des principaux éléments d'intérêt patrimonial, notamment les résidences conçues par d'importants architectes québécois du courant moderniste.
- › Maintenir le traitement actuel du réseau viaire puisque la largeur des rues et l'absence de trottoirs et de bordures de béton contribuent à maintenir l'ambiance héritée de l'essor de la villégiature et l'intimité du lieu.
- › Maintenir la distance de la marge avant et le gabarit du cadre bâti dominant sur une rue lors de nouvelles constructions. Sans pour autant limiter le langage architectural, ces paramètres permettent de conserver l'effet d'ensemble caractéristique des unités de voisinages.
- › Mettre en place une stratégie d'entretien arboricole des cours privées pour conserver les arbres matures existants et planifier leur remplacement au moment venu afin de préserver l'ambiance intime du quartier.

