

# Programme particulier d'urbanisme Gare Sainte-Rose

Un quartier en harmonie avec la nature





## Mot du maire



Chères citoyennes, chers citoyens,

Le réaménagement du secteur de la gare Sainte-Rose devient de plus en plus concret. L’adoption de ce programme particulier d’urbanisme marque la fin d’une inspirante démarche collective. Des citoyens, des jeunes du secondaire ainsi que des commerçants du Vieux-Sainte-Rose ont réfléchi collectivement pour que soit créé un quartier à leur image.

Également, le présent concept d’aménagement suit les lignes directrices du schéma d’aménagement et de développement du territoire révisé de Laval. On y perçoit nettement la volonté de concevoir des milieux de vie durables, au sein desquels est maintenu l’équilibre entre l’urbanité et le patrimoine naturel, notamment en matière de densité, de diversification et de cohabitation. Ainsi, le futur pôle de la gare, basé sur la convergence des différents modes de transport, et les quartiers agro-urbains, fondés sur l’intégration de l’agriculture à la vie de tous les jours, seront la démonstration concrète d’un environnement sain et durable.

Je remercie les résidents et résidentes du secteur Sainte-Rose de leur implication, mais aussi les équipes d’urbanisme pour leur travail remarquable. La planification mise en place a bien répondu aux besoins de la population tout en suivant la constante et positive évolution de la ville de Laval.

Bonne continuation à tous et à toutes dans ce projet des plus porteurs.

Marc Demers  
Maire de Laval

## Mot de la conseillère municipale de Sainte-Rose



Chères citoyennes, chers citoyens,

Je suis très fière d’assister avec vous à l’adoption du programme particulier d’urbanisme du secteur de la gare Sainte-Rose. Nous allons maintenant entamer la transformation graduelle du quartier selon des principes d’aménagement qui ont été décidés collectivement. Des secteurs à échelle humaine seront conçus de manière durable, et ce, en respect du patrimoine bâti et naturel.

Cette vision cohérente du quartier se traduira notamment par de futurs parcs et espaces publics, par un meilleur accès au transport collectif et à la mobilité active, par une densification graduelle ainsi que par une saine mise en valeur des commerces et des services de proximité. Le secteur de la gare deviendra un cœur de quartier dynamique et multifonctionnel, d’où se déploieront des milieux de vie durables à prédominance résidentielle et d’inspirants quartiers agro-urbains.

De plus, l’harmonie est sans contredit au centre du concept d’aménagement, et j’y reconnais bien l’esprit de Sainte-Rose. La cohabitation des différentes époques historiques ainsi que l’équilibre parfait entre l’urbanité et les milieux naturels sont assurément ce qui définit notre secteur.

Je remercie toutes les personnes qui se sont impliquées dans cet important processus de consultation, et je salue l’incroyable travail qu’ont effectué nos équipes.

Virginie Dufour  
Conseillère municipale de Sainte-Rose

## Structure du document

Ce document constitue le Programme particulier d’urbanisme (PPU) Gare Sainte-Rose.

La première partie présente le contexte dans lequel s’inscrit la démarche de planification du secteur de la gare Sainte-Rose. Le contexte de planification du territoire, les enjeux d’aménagement et de développement par thème y sont résumés, ainsi que la démarche de consultation auprès du milieu.

La deuxième partie du document expose la vision d’aménagement proposée qui orientera la planification et le développement du secteur de la gare Sainte-Rose pour les 20 prochaines années. Elle présente un énoncé de vision, les orientations et les objectifs du milieu, le concept d’organisation spatiale ainsi que les propositions d’aménagement pour le territoire visé par le PPU.

La troisième section détaille la mise en œuvre du programme. Elle énonce les prescriptions réglementaires et les critères d'aménagement qui permettront d'encadrer les projets immobiliers et inclut également un plan d'action permettant de concrétiser le développement du secteur de la gare Sainte-Rose selon la vision du PPU.

## Table des matières

### Partie 1 – Contexte

- 1.1 Cadre de planification
- 1.2 Territoire d’application
- 1.3 Historique de développement
- 1.4 Enjeux d’aménagement et de développement
- 1.5 Démarche participative et contributions du milieu

### Partie 2 – Vision d’aménagement

- 2.1 Énoncé de vision
- 2.2 Orientations et objectifs d’aménagement
- 2.3 Concept d’organisation spatiale
- 2.4 Propositions d’aménagement
  - 2.4.1 Pôle multifonctionnel de la gare
  - 2.4.2 Quartiers agro-urbains
  - 2.4.3 Quartiers durables

### Partie 3 – Mise en œuvre

- 3.1 Cadre réglementaire
  - 3.1.1 Affectations du sol
  - 3.1.2 Hauteurs des bâtiments
  - 3.1.3 Plan d’implantation et d’intégration architecturale
  - 3.1.4 Tracé et aménagement des voies de circulation
  - 3.1.5 Gestion du stationnement
- 3.2 Plan d’action



Liste des plans

Partie 1

Plan 1-1 Territoire d’application du PPU Gare Sainte-Rose

Partie 2

- Plan 2-1 Vision de développement du secteur de la gare Sainte-Rose
- Plan 2-2 Trame verte et bleue proposée
- Plan 2-3 Trame de rue structurante et locale proposée
- Plan 2-4 Réseaux de mobilité active et collective existants et proposés
- Plan 2-5 Secteurs de développement et des milieux de vie proposés
- Plan 2-6 Proposition d'aménagement globale et délimitation des milieux de vie proposés
- Plan 2-7 Plan détaillé proposé pour le pôle multifonctionnel de la gare
- Plan 2-8 Plan détaillé proposé pour les quartiers agro-urbains
- Plan 2-9 Plan détaillé proposé pour les quartiers durables

Partie 3

- Plan 3-1 Affectations du sol
- Plan 3-2 Hauteurs minimales et maximales des bâtiments
- Plan 3-3 Tracé proposé des voies de circulation
- Plan 3-4 Interventions structurantes

Liste des figures

Partie 1

- Figure 1-1 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1931
- Figure 1-2 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1961
- Figure 1-3 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1971
- Figure 1-4 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1983
- Figure 1-5 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 2000
- Figure 1-6 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 2017

Partie 2

- Figure 2-1 Image d’ambiance de la place publique de la gare
- Figure 2-2 Image d’ambiance d’un quartier agro-urbain type
- Figure 2-3 Image d’ambiance d’un quartier durable type

Partie 3

- Figure 3-1 Aménagement proposé Axe nord-sud avec BHNS
- Figure 3-2 Aménagement proposé Boulevard Sainte-Rose Est
- Figure 3-3 Aménagement proposé Boulevard de la Renaissance, rue Saint-Saëns Ouest et axe nord-sud entre la rue Saint-Saëns Ouest et le boulevard Sainte-Rose Est
- Figure 3-4 Aménagement proposé Chemin de l'Équerre
- Figure 3-5 Aménagement proposé Avenue des Terrasses
- Figure 3-6 Aménagement proposé Rue locale standard
- Figure 3-7 Aménagement proposé Rue partagée
- Figure 3-8 Emprise au sol du stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose

Liste des tableaux

Partie 3

- Tableau 3-1 Usages, implantation et autres dispositions par aire d’affectation
- Tableau 3-2 Plan d’action

Liste des acronymes

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BHNS	Bus à haut niveau de service
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSSL	Centre de services scolaires de Laval
MELCC	Ministère de l'Environnement et de Lutte contre les changements climatiques
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
PPU	Programme particulier d'urbanisme
SADR	Schéma d'aménagement et de développement révisé
STL	Société de transport de Laval



**Partie 1**

# Contexte



La première partie du document expose le contexte dans lequel s'inscrit la planification du secteur de la gare Sainte-Rose. Elle présente d'abord l'outil retenu pour définir le développement de ce territoire, le programme particulier d'urbanisme (PPU), puis aborde le cadre de planification métropolitain, régional et local dans lequel il s'insère. Le territoire d'application et les éléments qui ont mené à sa délimitation sont ensuite exposés. Quelques photos sont également présentées pour mieux comprendre l'évolution du territoire d'application et le développement de son cadre bâti, suivi d'une liste des différents enjeux d'aménagement qui le caractérise en fonction de quatre thèmes : la forme urbaine, la mobilité, l'environnement et la dynamique urbaine. Cette première partie se termine par un résumé des attentes citoyennes issues des consultations publiques tenues le 3 juin 2019 et le 23 septembre 2020 dans le cadre de la démarche participative sur le PPU Gare Sainte-Rose.

# Partie 1 – Contexte

## 1.1 Cadre de planification

## 1.2 Territoire d'application

## 1.3 Historique de développement

## 1.4 Enjeux d'aménagement et de développement

## 1.5 Démarche participative et contributions du milieu



# 1.1 Cadre de planification

## Le programme particulier d’urbanisme

C’est le programme particulier d’urbanisme (PPU) qui a été retenu comme outil de planification pour encadrer le développement de l’aire TOD de la gare Sainte-Rose et de son secteur environnant. Le Programme particulier d’urbanisme de la gare Sainte-Rose s’inscrit dans le cadre d’une démarche de planification globale, qui intègre à la fois la vision et les objectifs d’aménagement et de développement de portée métropolitaine (PMAD), régionale (SADR) et locale (milieu d’insertion).



Boulevard Sainte-Rose Est à l’entrée du site de la gare Sainte-Rose  
Source : Ville de Laval

### Qu’est-ce qu’un Programme particulier d’urbanisme (PPU)?

Le PPU est un outil d’urbanisme qui permet de préciser la planification de secteurs spécifiques du territoire qui requièrent une attention particulière.

Il sert à programmer des interventions municipales permettant de répondre à des enjeux et à des objectifs de planification. À ces fins, il sert également à encadrer les interventions sur le domaine privé pour orienter le développement vers une vision commune.

Couvrant la plus petite échelle de planification, le PPU doit être conforme aux objectifs et aux orientations des paliers supérieurs, soit ceux du PMAD de la CMM ainsi que ceux du SADR de la Ville de Laval.

Le PPU permet de définir une vision d’aménagement et de développement pour les 20 prochaines années et celle-ci se traduit par des orientations, des objectifs, des stratégies d’intervention et des moyens de mise en œuvre soutenant le développement urbain proposé.

Objectifs :

#### 1. Répondre aux exigences métropolitaines et régionales

- Objectifs du PMAD
- Objectifs du SADR

#### 2. Tenir compte du milieu d’insertion

- Caractéristiques du milieu
- Enjeux d’aménagement et de développement

#### 3. Répondre aux attentes du milieu

- Démarche participative
- Attentes citoyennes
- Attentes des acteurs clés



# Le plan métropolitain d'aménagement et de développement

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

Cet outil de planification 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.

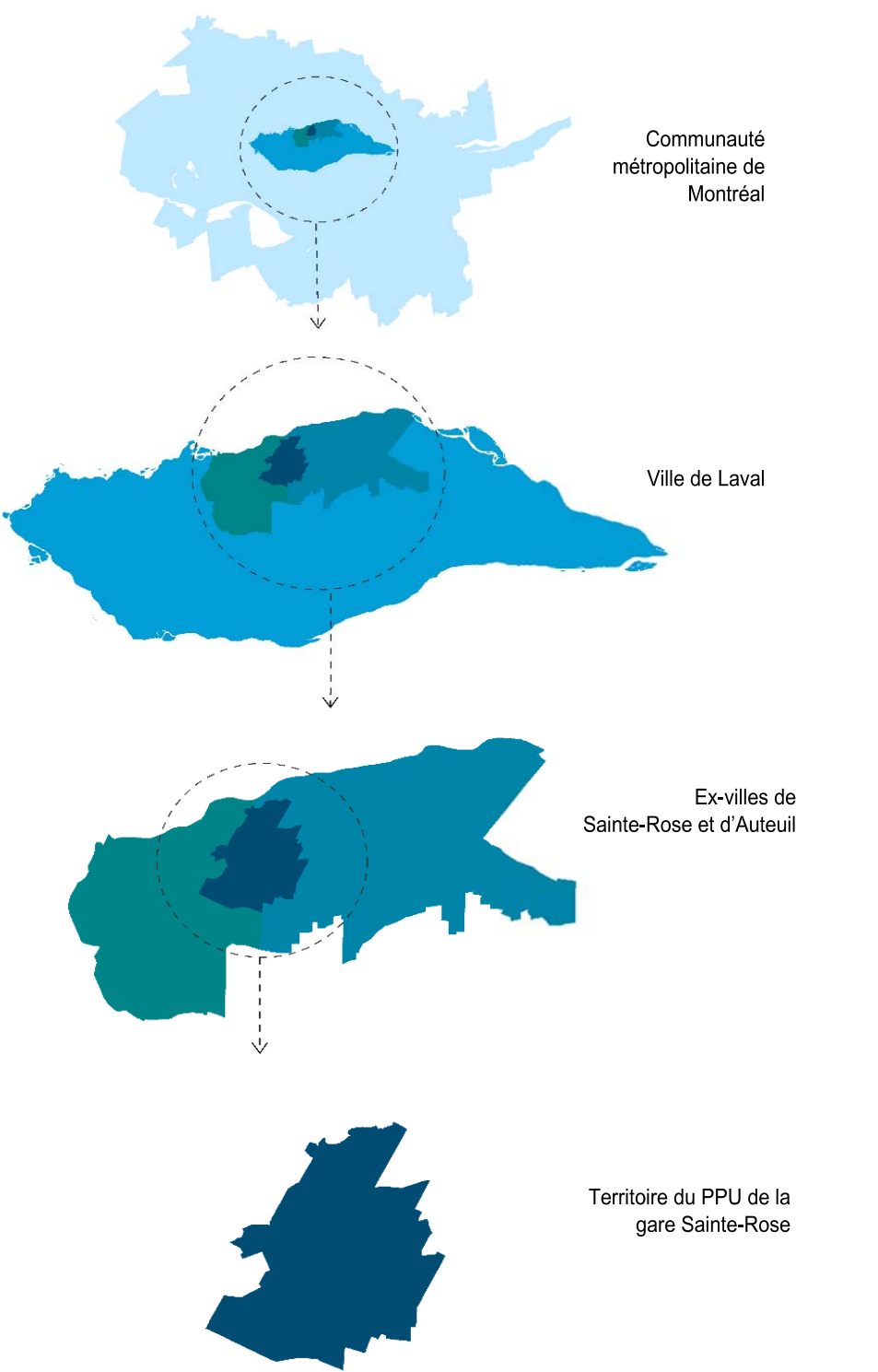
Parmi ces objectifs, le PMAD prévoit orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031 (objectif 1.1). Pour y arriver, le PMAD identifie tous les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et projeté comme des aires à densifier et à urbaniser, soit des aires TOD (transit-oriented development).

Pour chaque aire TOD, des seuils minimaux de densité résidentielle ont été définis, en fonction du milieu d'accueil et du type d'infrastructure (métro/système léger sur rail [SLR];) train de banlieue; tramway/service rapide par bus [SRB]). Ceux-ci doivent être intégrés aux documents de planification régionaux.

Les aires TOD identifiées au PMAD doivent faire l'objet d'une planification détaillée afin de créer des milieux urbains de qualité et durable. La CMM a d'ailleurs mis en place un programme d'aide financière afin d'appuyer la conception de projets novateurs dans ces aires TOD, dont celle de la gare Sainte-Rose.

**Qu'est-ce qu'un TOD**

Le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou service rapide par bus [SRB]). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile.



# Le Schéma d’aménagement et de développement révisé

En 2017, la Ville de Laval adoptait son Schéma d’aménagement et de développement révisé (SADR). Élaboré en fonction des grands principes du développement durable et des nouvelles tendances en aménagement du territoire, le SADR marque un tournant dans la façon de planifier le territoire de Laval. Conforme aux grandes orientations gouvernementales en matière d’aménagement du territoire ainsi qu’au PMAD, le SADR intègre aussi la vision stratégique Urbaine de nature, Laval 2035 (adopté en 2015), inscrite dans la démarche Repensons Laval.

Quatre idées maîtresses traduisent cette vision :

L’équilibre entre le développement urbain et la préservation des milieux naturels et agricoles et du patrimoine;

- La complémentarité entre les pôles de quartier et le centre-ville;
- Le lien indissociable entre l’aménagement du territoire et la planification du transport;
- La planification du développement économique.

Le SADR reprend également l’identification des aires TOD définies par le PMAD. Celles-ci, incluant l’aire TOD de la gare Sainte-Rose, constituent, avec le centre-ville, les pôles de quartier et les artères structurantes, soit les composantes stratégiques du tissu urbain lavallois qui devront faire l’objet d’une planification particulière.

Afin de guider cette planification particulière, le SADR prévoit des balises d’aménagement générales s’appliquant à l’ensemble des aires TOD du territoire de Laval ainsi que des balises propres à l’aire TOD de la gare Sainte-Rose. La planification devra respecter l’identité et les caractéristiques du milieu d’insertion ainsi que la volonté des citoyens et des acteurs clés du milieu.

## Balises d’aménagement applicables aux aires TOD

- Densité des usages adaptée au milieu
- Proximité diversité et mixité des fonctions
- Dynamique économique
- Diversité des types d’habitation et inclusion sociale
- Design et échelle humaine
- Aménagement durable
- Accessibilité du transport collectif
- Priorité des déplacements actifs
- Réduction et optimisation des stationnements
- Connectivité de la trame urbaine et mobilité durable
- Desserte en services publics

## Balises d’aménagement applicables à l’aire TOD de la gare Sainte-Rose

- Créer un pôle d’activité autour de la gare, comprenant une offre commerciale et communautaire de proximité
- Améliorer la connectivité routière nord-sud et parachever le réseau routier artériel
- Augmenter le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes par l’amélioration des infrastructures dédiées à la mobilité active
- Créer une identité visuelle pour le secteur en intégrant ses atouts naturels
- Conserver et mettre en valeur les paysages agricoles et naturels ainsi que les principaux éléments naturels d’intérêt
- Consolider le pôle institutionnel par l’aménagement de parcs
- Mettre en valeur le bois de l’Équerre par l’aménagement d’accès pour les occupants du secteur
- Redévelopper le site de dépôt de neige
- Remember les propriétés foncières morcelées dans la partie est du secteur



# 1.2 Territoire d'application

Le territoire d'application du PPU Gare Sainte-Rose couvre une superficie d'environ 415 ha. Il est situé de part et d'autre de la voie ferrée du Canadien Pacifique, sur la ligne de train exo2 Saint-Jérôme, aux limites du secteur du Vieux-Sainte-Rose et du quartier d'Auteuil, à proximité de la rivière des Mille Îles. Il constitue un secteur de transition entre deux milieux bâtis pour lequel le développement permettra de lier les secteurs limitrophes afin de réaliser une trame urbaine complète et cohérente.

La délimitation de ce territoire s'appuie sur les éléments suivants :

- Il inclut la quasi-totalité de l'aire TOD de la gare Sainte-Rose définie au PMAD et identifiée comme secteur de planification particulière au SADR. Ce secteur, qui couvre un territoire d'un rayon d'un kilomètre à partir du point d'accès de la gare Sainte-Rose, comprend à la fois un milieu établi, majoritairement résidentiel unifamilial, et des terrains à construire ou à requalifier, dont le site de dépôt à neige, des inclusions agricoles et des terrains vacants. Le secteur est traversé par le boulevard Sainte-Rose Est dont la vocation est à définir;
- Au nord de l'aire TOD, le territoire s'étend de manière à intégrer une partie des inclusions agricoles situées le long de l'avenue des Terrasses. Ces terrains présentent un potentiel de requalification et il est souhaitable d'établir pour ceux-ci une vision d'aménagement intégrée à l'ensemble du secteur de la gare et en lien avec les densités résidentielles minimales exigées dans le SADR;
- Le territoire visé comprend également une partie de la zone d'aménagement écologique particulière (ZAEP) du bois d'Auteuil, incluant les rives de la rivière des Mille Îles, qu'il est souhaitable d'intégrer dans la vision d'aménagement du secteur de la gare afin d'établir un lien fort avec les milieux de vie établis et à créer;
- Au sud de l'aire TOD, le territoire visé se prolonge jusqu'au chemin de l'Équerre afin d'inclure les terrains vacants à potentiel de développement situés à l'extérieur de l'aire TOD et de les intégrer à la planification du secteur, en continuité de l'aménagement de type TOD, et en lien avec les densités résidentielles minimales exigées dans le SADR. Ces terrains sont inclus dans la ZAEP du bois de l'Équerre dont la planification devra à la fois composer avec des obligations de densification résidentielle et des balises de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

Les limites du territoire visé suivent le tracé des rues, les lignes de lots ou les limites des secteurs de densification résidentielle du SADR.

À la suite des décrets gouvernementaux de 1979 et de 1990 déterminant la zone agricole de Laval, plusieurs petites entités exploitées par des agriculteurs se sont retrouvées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Certains agriculteurs voulant poursuivre l'exploitation de celles-ci ont demandé à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) de leur octroyer un statut d'inclusion agricole. Un protocole d'entente entre la Ville de Laval et l'Union des producteurs agricoles (UPA) de Laval signé en 1988 prévoit que ces inclusions après décret peuvent obtenir, à la demande de l'agriculteur, leur exclusion de la zone agricole auprès de la CPTAQ.



Plan 1-1      Territoire d'application du PPU Gare Sainte-Rose



# 1.3 Historique de développement

Le territoire visé par le Programme particulier d'urbanisme Gare Sainte-Rose était initialement inclus dans la municipalité de la paroisse de Sainte-Rose-de-Lima qui, à l'époque, couvrait la presque totalité de l'île Jésus. À partir de 1858, il fera partie de l'ancien village Sainte-Rose, pour devenir Ville Sainte-Rose en 1918 à l'ouest de la voie ferrée et à l'est de celle-ci, puis Ville d'Auteuil en 1961.

La voie ferrée apparaît en 1876 avec la construction d'un premier tronçon reliant Montréal et Saint-Jérôme. La gare Sainte-Rose, située à l'origine à l'extrémité de la terrasse Dufferin, sera démolie en 1983 puis remise en fonction en 1997 à son emplacement actuel, soit au sud du boulevard Sainte-Rose Est.

Les photos aériennes qui suivent montrent bien l'évolution de l'urbanisation du territoire visé par le PPU. Celui-ci se caractérisait à l'époque par sa forte vocation agricole qui demeure encore présente aujourd'hui, principalement le long de l'avenue des Terrasses et du chemin de l'Équerre.

Avant les années 1950, quelques résidences ont été érigées dans le secteur, essentiellement le long du boulevard Sainte-Rose Est, de l'avenue des Terrasses et du chemin de l'Équerre. C'est d'ailleurs le long de ces trois axes que l'on retrouve les principaux bâtiments patrimoniaux du secteur, dont la maison Joly construite vers 1770.

Le développement à des fins résidentielles s'est amorcé au début des années 1980, notamment avec l'ouverture des rues Trahan, Tousignan, Toupin et Trudel, à l'est de l'emplacement de l'école Horizon Jeunesse construite en 1971.

C'est toutefois au cours des années 2000 que le développement prend son essor avec la poursuite de l'urbanisation provenant de l'est et de l'ouest du secteur, tant du côté d'Auteuil que de Sainte-Rose.

Le cadre bâti du secteur de la gare Sainte-Rose est jeune, la majeure partie (71,9 %) des bâtiments ayant été construits après 1990, et son territoire demeure somme toute peu construit.



La gare Sainte-Rose en 1876  
Source : Canadien Pacifique



Avenue des Terrasses  
Source : Ville de Laval



Source : Ville de Laval





**1931** — À prédominance agricole, le secteur est traversé par la voie ferrée et trois axes routiers : la Grande Côte (avenue des Terrasses), la Côte des Ouimet (boulevard Sainte-Rose Est) et le chemin de l'Équerre.

Figure 1-1 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1931



**1961** — Apparition de quelques résidences principalement le long du boulevard Sainte-Rose Est. On voit également le poste électrique à l'est de la voie ferrée, au sud du boulevard Sainte-Rose Est, construit au cours des années 30 par la compagnie d'électricité Shawinigan Water and Power.

Figure 1-2 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1961









**2000** — Urbanisation du secteur qui commence avec le prolongement des développements résidentiels d'Auteuil et de Sainte-Rose. On note la présence du stationnement incitatif aménagé en 1997 avec la réouverture de la gare Sainte-Rose.

Figure 1-5 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 2000



**2017** — Présence d'une vaste superficie de terrains vacants, de terres agricoles ainsi que du couvert forestier du bois d'Auteuil dans la portion nord du territoire et du bois de l'Équerre dans la portion sud. La trame de rues s'est développée de façon organique et non perméable. Le stationnement incitatif et le site de dépôt à neige occupent le cœur du secteur.

Figure 1-6 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 2017



# 1.4 Enjeux d'aménagement et de développement

Pour mieux comprendre les enjeux d'aménagement et de développement du secteur de la gare Sainte-Rose et orienter le choix des interventions sur ce territoire, la Ville de Laval a réalisé un portrait-diagnostic en fonction de quatre thèmes :

- La forme urbaine;
- L'environnement;
- La mobilité;
- La dynamique urbaine.

Pour chacun de ces thèmes, le portrait-diagnostic présente de façon sommaire les grands constats et les enjeux qui en découlent. Une carte synthèse et quelques photos illustrent les faits saillants et les particularités de chaque élément d'analyse.

Le Portrait-diagnostic du secteur de la gare Sainte-Rose et la détermination des principaux enjeux d'aménagement et de développement du secteur de la gare Sainte-Rose ont constitué la première étape d'élaboration du PPU. La version complète de ce document est disponible sur le site de Repensons Laval <https://www.repensonslaval.ca>.

## Quelques particularités du territoire

13 :	nombre de bâtiments d'intérêt patrimonial répertoriés
71,9 % :	pourcentage de bâtiments construits après 1990 (moyenne lavalloise : 30 %)
98 % :	proportion des bâtiments de 1 à 2 étages
49,3 ha :	superficie du couvert forestier compris dans les bois d'Auteuil et de l'Équerre
713 :	nombre de cases dans le stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose (toutes gratuites)
59,6 % :	pourcentage du territoire se situant à 400 mètres ou moins d'un arrêt d'autobus
6,5 km :	voies cyclables, incluant la Route verte
83,6 % :	pourcentage des rues sans trottoirs
95,3 % :	proportion des bâtiments résidentiels de type unifamilial
0,3 % :	proportion des bâtiments occupés à des fins commerciales
28,3 % :	proportion des terrains vacants
16,1 % :	proportion des terrains agricoles (friches ou cultivés)



Avenue des Terrasses – route panoramique d'intérêt métropolitain  
Source : Ville de Laval



Résidences unifamiliales isolées  
Source : Ville de Laval



Les principaux enjeux d’aménagement et de développement liés à la forme urbaine et à l’environnement sont les suivants :

Forme urbaine

- Prise en compte du passé agricole du secteur
- Préservation de l’histoire du lieu et mise en valeur des éléments emblématiques (bâtiments, trame, paysage)
- Développement du secteur qui assure la perméabilité et la connectivité de la trame de rues
- Élaboration d’un lotissement cohérent pour les espaces à développer qui favorise les déplacements actifs
- Aménagement de rues complètes avec des aménagements adaptés au milieu
- Maintien des hauteurs dans les milieux de vie établis
- Implantation des nouveaux bâtiments permettant d’assurer un encadrement de la rue
- Intégration de typologies adaptées au cadre bâti existant (gabarit, implantation et architecture)
- Localisation de bâtiments à plus fort gabarit dans les secteurs à développer, notamment près de la gare
- Préservation et mise en valeur des bâtiments et éléments d’intérêt patrimonial
- Préservation et mise en valeur des caractéristiques du territoire patrimonial du Vieux-Sainte-Rose
- Traitement et mise en valeur de la route panoramique

Environnement

- Conciliation entre la préservation des milieux naturels et le développement du secteur
- Accessibilité et mise en valeur des bois d’intérêt (d’Auteuil et de l’Équerre) et des berges de la rivière des Mille Îles
- Connectivité des milieux naturels
- Intégration des milieux naturels dans la conception des quartiers
- Augmentation de la canopée le long des voies publiques
- Augmentation de la canopée dans les parcs
- Diversification et pérennisation de la canopée dans l’ensemble du secteur
- Impact de l’augmentation des températures de surface sur la santé de la population
- Compensation de la perte des espaces végétalisés (couvert boisé et friches) et de l’augmentation de l’indice de minéralisation inhérente au développement du secteur
- Augmentation du verdissement des espaces publics et privés
- Intégration de la dénivellation de la voie ferrée au développement du secteur



Maison Joly – bâtiment patrimonial  
Source : Ville de Laval



Rivière des Mille Îles  
Source : Ville de Laval

Les principaux enjeux d’aménagement et de développement liés à la mobilité et à la dynamique urbaine sont les suivants :

Mobilité

- Réduction de l'effet de barrière de la voie ferrée
- Développement d'un réseau de circulation continu et perméable
- Cohérence entre la hiérarchie du réseau et les milieux de vie (usages, typologie prédominante, vitesse, etc.)
- Gestion adéquate du stationnement sur rue et hors rue au cours du développement du secteur
- Réduction de l'espace occupé par le stationnement incitatif
- Amélioration de la desserte en transport collectif des secteurs existants et des nouveaux secteurs à développer
- Confort et sécurité des usagers aux arrêts d'autobus et sur les quais de la gare
- Consolidation et continuité du réseau cyclable, tant utilitaire que de loisir
- Connectivité du réseau de mobilité active avec les principaux générateurs de déplacements (gare, écoles, commerces, bois d'intérêt, etc.)
- Sécurisation et amélioration du confort des cyclistes
- Parachèvement du réseau piéton dans les milieux de vie
- Déploiement du réseau piéton dans les nouveaux quartiers
- Sécurisation et convivialité des déplacements piétons

Dynamique urbaine

- Développement cohérent des terrains vacants
- Densification résidentielle et diversification de l’offre de logements
- Introduction d’usages commerciaux et de services de proximité, en complémentarité avec le Vieux-Sainte-Rose
- Requalification du site de dépôt à neige et des inclusions agricoles
- Aménagement du futur parc Arthur-Lessard avec des équipements répondant aux besoins des résidents actuels et futurs
- Développement et mise en place d'équipements et de services publics soutenant le développement du secteur
- Aménagement d'espaces publics propices à la socialisation
- Déploiement d'équipements et de services publics adaptés à la population du secteur en accord non seulement avec une forte présence de ménages avec enfants, mais également avec la tendance au vieillissement de la population



Quai de la gare Sainte-Rose  
Source : Ville de Laval



Inclusion agricole  
Source : Ville de Laval



# 1.5 Démarche participative et contributions du milieu

L'exercice de planification du secteur de la gare Sainte-Rose a été accompagné d'une démarche participative qui s'est déroulée en deux phases, soit au printemps 2019 et à l'automne 2020. Cette consultation auprès des citoyens et des autres acteurs clés du milieu (commerçants, promoteurs, étudiants, etc.), qui se voulait à la fois informative et participative, a permis de valider et de bonifier la vision d'aménagement et de développement du territoire visé par le PPU. Les comptes-rendus intégraux de ces consultations sont disponibles sur le site de Repensons Laval <https://www.repensonslaval.ca>.

Soucieuse d'impliquer ses citoyens tout au long du processus de planification du secteur de la gare Sainte-Rose, cette démarche participative s'est ajoutée en amont de la consultation publique prévue à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1) dans le cadre du processus d'adoption du programme particulier d'urbanisme.

## Consultations printemps 2019 – Faits saillants

L'analyse du secteur de la gare Sainte-Rose dans le cadre de la réalisation du portrait-diagnostic a permis de dégager de grandes intentions d'aménagement pour le développement de ce territoire. Celles-ci ont été présentées aux citoyens et aux acteurs clés du milieu à l'occasion d'une première phase de consultation citoyenne au printemps 2019. Les participants étaient alors invités à exprimer leurs préoccupations, leurs souhaits et leurs idées lors d'ateliers en table ronde ainsi que par le biais d'une consultation en ligne. Les contributions des citoyens ont été recueillies pour valider et enrichir l'exercice de planification amorcé. Les grandes intentions d'aménagement portaient sur trois thèmes : connectivité et mobilité (réseau de rues, transport en commun et transport actif); développement du secteur (milieux résidentiels, parcs, commerces et services); environnement et espaces verts (milieux naturels).

Les participants à la démarche de consultation étaient généralement favorables aux grandes intentions d'aménagement proposées par la Ville de Laval. Soucieux que le développement des nouveaux secteurs se fasse dans le respect des quartiers existants, notamment en ce qui a trait à la densification et à la hauteur des bâtiments, ils souhaitent également que les nouveaux milieux de vie soient de qualité et répondent aux besoins des citoyens, tant actuels que futurs. Ils apprécient particulièrement l'idée d'aménager un cœur de quartier autour de la gare offrant des commerces et des services de proximité, complémentaires à ceux du Vieux-Sainte-Rose. Ils considèrent comme essentielles la présence de parcs et la protection et la mise en valeur des milieux naturels. L'aménagement du parc Arthur-Lessard, comprenant de la végétation, des espaces de jeux, des plateaux sportifs et des lieux de rencontres est, pour eux, prioritaire. Il en va de même de la sécurisation et la convivialité des déplacements piétons, dont le prolongement du boulevard de la Renaissance.

## Consultations automne 2020 – Faits saillants

La seconde phase de consultation, qui a eu lieu à l'automne 2020, s'est déroulée en trois étapes avec la tenue d'une rencontre ciblée pour les promoteurs, une soirée virtuelle d'informations et d'échanges et une consultation en ligne. Cette phase de consultation portait sur le concept d'aménagement de la gare Sainte-Rose présenté selon trois secteurs types : le pôle de la gare, les quartiers agro-urbains et les quartiers durables. Les citoyens et les autres acteurs clés du milieu étaient invités à commenter ces trois propositions.

De façon générale, les participants se sont montrés inquiets de l'impact environnemental du développement sur le secteur, notamment des effets du déboisement sur les milieux naturels. Ils soulignent par ailleurs l'importance d'harmoniser le réseau routier, plus spécifiquement

avec l'aménagement d'un lien nord-sud à proximité de la gare (boulevard de la gare proposé) et du prolongement du boulevard de la Renaissance. Certaines inquiétudes sont aussi exprimées quant à une augmentation de la circulation automobile causée par de nouveaux développements. En ce qui concerne le pôle de la gare, les participants sont généralement d'accord avec l'intention de concentrer la densification et les hauteurs plus élevées à cet endroit et d'y implanter des bâtiments mixtes pour y développer une offre commerciale de proximité. Quant aux quartiers agro-urbains, quelques participants ont exprimé leur désaccord avec la proposition.

**Partie 2**

# **Vision d'aménagement**



La deuxième partie du document expose la vision d'aménagement proposée qui orientera la planification et le développement du secteur de la gare Sainte-Rose pour les 20 prochaines années. Elle présente d'abord une vision globale pour le secteur ainsi que des orientations et des objectifs d'aménagement. Ceux-ci sont ensuite traduits sous forme d'un concept d'organisation spatiale pour l'ensemble du territoire et de manière plus précise en une proposition d'aménagement avec la création de trois secteurs types : le pôle multifonctionnel de la gare, les quartiers agro-urbains et les quartiers durables.

## Partie 2 – Vision d'aménagement

### 2.1 Énoncé de vision

### 2.2 Orientations et objectifs d'aménagement

### 2.3 Concept d'organisation spatiale

### 2.4 Propositions d'aménagement

#### 2.4.1 Pôle multifonctionnel de la gare

#### 2.4.2 Quartiers agro-urbains

#### 2.4.3 Quartiers durables



# 2.1 Énoncé de vision

**Un quartier en harmonie avec la nature**

Le TOD de la gare Sainte-Rose se définira par un cœur de vie attrayant et dynamique, misant sur les déplacements actifs dans un cadre urbain contemporain, diversifié et durable et dans lequel on retrouvera des habitations, des services et des commerces de proximité ainsi qu'une fonction de divertissement. Le point de rassemblement et de transit accolé à la gare de train constituera un véritable vecteur d'achalandage des commerces, des équipements publics et communautaires ainsi que des équipements récréatifs et culturels.

Les quartiers établis seront préservés et leur trame urbaine se complétera et se bonifiera; les grands axes de circulation s'intégreront davantage par un verdissement généreux et miseront sur la sécurisation des déplacements actifs tout en offrant un espace adéquat aux transports collectifs. Les témoins de l'histoire de Sainte-Rose et d'Auteuil seront mis de l'avant à travers la valorisation des premières routes tracées sur le territoire et du parcellaire agricole par la définition d'une trame urbaine s'en inspirant.

Le nouveau quartier déployé autour de la gare se concrétisera en un espace de vie audacieux créant un lien fort entre l'est et l'ouest, mais aussi entre le nord et le sud, en raffinant le maillage des rues. Les mesures favorisant la perméabilité et celles misant sur une intégration plus harmonieuse de la voie ferrée permettront d'assurer une continuité urbaine entre les quartiers existants. Les nouveaux liens viendront consolider les réseaux cyclables et piétonniers. Les réseaux de transport en commun seront plus proches et accessibles aux usagers afin de réduire l'utilisation de la voiture comme moyen de déplacement.

La densification urbaine se fera à proximité de la gare, dans un souci de respect des gradations des hauteurs et de rapprochement des résidents du cœur de vie. Cette densité immobilière offrira une qualité de vie nouvelle et un environnement où se côtoieront des usages mixtes et diversifiés.

Le développement du secteur de la gare Sainte-Rose et de ses infrastructures s'effectuera en harmonie avec son milieu d'insertion et selon une approche urbanistique environnementale et écoresponsable.

Ce nouveau quartier constituera un lien urbain entre l'est et l'ouest, mais aussi un lien écologique entre le nord et le sud afin de garantir la continuité écologique des milieux naturels. Les paysages présenteront une signature distinctive et participeront à l'image de tout le secteur.

Ce nouveau milieu de vie s'inspirera de son histoire et de son passé agricole. Il fera place à une agriculture urbaine intégrée aux espaces publics et privés du quartier. L'agriculture pratiquée au cœur des milieux de vie favorisera les rencontres entre les citoyens et contribuera à embellir et à enrichir le paysage.

Soucieuse de préserver et de mettre en valeur son patrimoine écologique, la Ville assurera la sauvegarde des milieux naturels tels que les bois, les milieux humides et les berges. Compte tenu des bénéfices qu'apporte la présence de ces milieux à proximité des quartiers résidentiels, les gestes portés viseront avant tout à mettre en valeur ces espaces afin de les rendre accessibles aux résidents en plus d'assurer le maintien des services écologiques qu'ils remplissent.

La vision globale se résume par un énoncé permettant de saisir les grandes intentions d'aménagement du secteur. Elle s'appuie sur le portrait-diagnostic réalisé pour le territoire du PPU et vise à apporter des solutions aux enjeux d'aménagement soulevés et à insuffler une nouvelle dynamique au secteur visé et à encadrer les nouveaux développements. Cette vision globale s'inscrit en continuité avec les exercices de planification déjà réalisés sur le territoire lavallois, notamment avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé ainsi que celui du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine de Montréal.



Plan 2-1 Vision de développement du secteur de la gare Sainte-Rose – à titre indicatif



## 2.2 Orientations et objectifs d'aménagement

La vision d'aménagement pour le développement du secteur de la gare Sainte-Rose s'appuie sur des orientations divisées selon quatre (4) thèmes d'aménagement et d'occupation du territoire.

Cette section décrit ces orientations et définit les objectifs qui s'y rattachent et qui visent leur mise en œuvre.

### Orientation 1 : Un pôle multifonctionnel et rassembleur autour de la gare

Le pôle que crée la gare devient l'amorce du développement et redéveloppement du secteur. Un lieu rassembleur et générateur de déplacements est créé et vient s'articuler là où convergent plusieurs modes de transport, notamment les transports collectifs et actifs.

Le pôle de la gare est une zone où le développement est davantage intensifié par sa densité, mais aussi par sa mixité des fonctions urbaines.

Ce pôle, par sa proximité à la gare et la convergence des modes de transport qui s'y retrouvent, agit comme cœur attractif et dynamique axé sur la multifonctionnalité des espaces construits et non construits.

#### Objectifs

1. Créer une place publique attrayante et rassembleuse à proximité de la gare..
2. Intensifier dans ce pôle les fonctions culturelles, récréatives, commerciales et économiques.
3. Diversifier les typologies de bâtiments et offrir une mixité des fonctions.
4. Encourager la venue d'organismes communautaires et associatifs.
5. Prévoir des aménagements du domaine public (rues, places publiques, parcs, etc.) adaptés aux besoins générés par un quartier plus dense et compact.
6. Optimiser l'occupation du sol du stationnement incitatif de la gare.
7. Redonner à la gare Sainte-Rose son rôle structurant en l'ancrant dans un bâtiment multifonctionnel.



Image 1 The Shop Park Lane, TGN Partners. Dallas, TX, États-Unis.  
Crédit photo : TGB Partners.



Image 2 Uptown Normal, Hoerr Schaudt Landscape Architects. Normal, IL, États-Unis.  
Crédit photo : Scott Shigley.



## Orientation 2 : Une trame urbaine connectée et une mobilité améliorée

La mobilité, la sécurité et l’accessibilité s’avèrent l’épine dorsale de la planification envisagée. Il est essentiel d’agir en faveur d’un meilleur accès à la gare de train et aux quartiers pour tous les autres modes de déplacement autres que l’automobile.

De façon générale, les aménagements prévoient un équilibre de l’utilisation de l’espace public entre les divers modes de transport tout en ayant un biais pour les transports actifs et des transports collectifs complémentaires au train. La trame de rues et la forme urbaine permettent une perméabilité du tissu urbain afin d’encourager les déplacements durables et de faibles impacts sur l’environnement et la qualité de vie. La notion de « rue partagée » s’intègre dans les milieux de plus faible densité afin de tendre à effacer les limites et la notion de « corridor » ou « voie dédiée ».

### Objectifs

1. Élaborer une trame urbaine améliorant la configuration des rues existantes et en multipliant les liaisons.
2. Aménager des rues complètes adaptées à tous les modes de déplacement.
3. Créer un réseau de rues favorisant le déploiement du transport en commun.
4. Sécuriser et rendre plus conviviaux les déplacements des piétons et des cyclistes sur l’ensemble du secteur.
5. Créer des cheminements piétons accessibles à l’année rejoignant l’ensemble des quartiers jusqu’aux abords de la gare.
6. Augmenter la perméabilité de la voie ferrée en créant de nouveaux points de passage pour piétons et cyclistes.
7. Développer un réseau cyclable complet par l’ajout de connexions est-ouest et nord-sud et d’équipements pour les cyclistes.
8. Favoriser une utilisation quatre saisons du réseau cyclable et de ses équipements.



Image 3      Urban movement. Clapham Old Town, Royaume-Uni.  
Crédit photo : LB Lambeth.



Image 5      Avenue Mermoz et Pinel, Lyon, France.  
Crédit photo : Fabian Da Costa.



Image 4      Passeig de St Joan, Barcelone, Espagne.  
Crédit photo : <https://plus.lesoir.be/231487/article/2019-06-18/bruxelles-six-communes-sengagent-pour-des-projets-de-rues-plus-apaisees>



Image 6      Queens Plaza, Marpillero Pollak Architects. NY, États-Unis.  
Crédit photo : Marpillero Pollak Architects



### Orientation 3 : Une trame verte et bleue préservée et valorisée

L’environnement, les paysages et les milieux naturels doivent être perçus comme des éléments positifs au développement et donc à préserver et à mettre en valeur. Dans une vision novatrice et durable, la considération du capital écologique dans la préservation des espaces naturels et la priorisation d’aménagements à faibles impacts sont mises de l’avant.

Les bois de l’Équerre et d’Auteuil sont préservés et une trame verte et bleue doit être aménagée entre ceux-ci afin de créer un parcours écologique continu. Le corridor écologique entre ces deux bois est mis en place notamment par le verdissement des parcs du quartier et le long des emprises de la voie ferrée et des lignes de transport d’électricité.

Les rues et les emprises publiques reflètent le passé agricole et naturel par des aménagements novateurs et à faibles impacts intégrant, dans la mesure du possible, des fonctions utiles au niveau de la gestion des eaux de ruissellement et des neiges.

#### Objectifs

1. Préserver les milieux naturels et mettre en valeur les paysages, les bois d’intérêt et les milieux humides.
2. Améliorer l’accessibilité aux berges et aux bois d’Auteuil et de l’Équerre en respect de leur capacité de support.
3. Assurer la continuité écologique entre les milieux naturels préservés contribuant au renforcement de la trame verte et bleue.
4. Densifier et rendre plus compact le développement afin de permettre la préservation du couvert végétal tout en priorisant le développement des sites vacants et du dépôt à neige.
5. Planifier un réseau de parcs et d’espaces verts intégrés à la trame verte et bleue.
6. Aménager le parc Arthur-Lessard en tenant compte des besoins du milieu.



Image 7 Bois d’Auteuil, Laval, QC, Canada.  
Crédit photo : Ville de Laval.



Image 9 Laval, QC, Canada.  
Crédit photo : Ville de Laval.

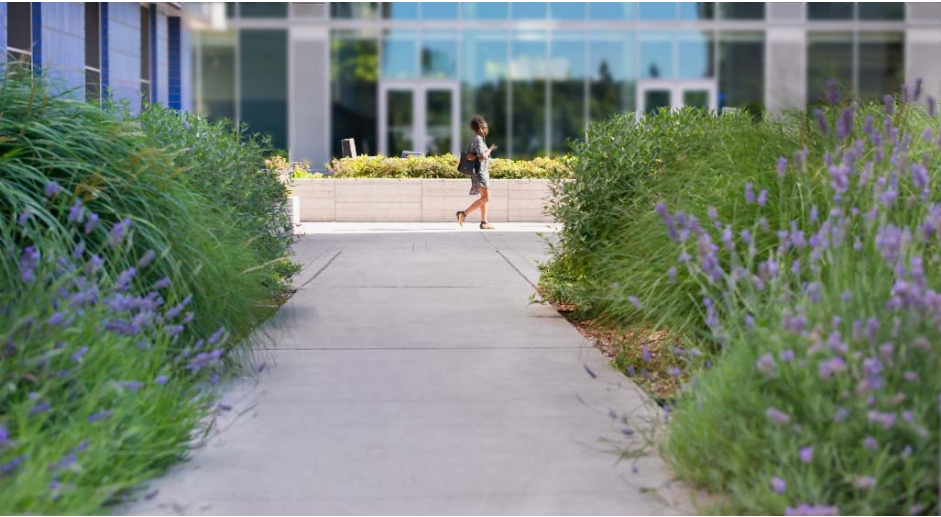


Image 8 Mercer Court & UW Farm. Seattle, WA, États-Unis.  
Crédit photo : Catherine Tighe.



## Orientation 4 : Des milieux de vie distinctifs, durables et complets

Le sentiment d'appartenance à un quartier est un élément primordial à la création de communautés saines et diversifiées où il fait bon vivre. Le futur secteur de la gare Sainte-Rose offre l'ensemble des services et des commerces qui permettent aux travailleurs, étudiants, familles, célibataires, aînés et tous les autres de pouvoir se nourrir, s'instruire, travailler, se divertir, sociabiliser, s'épanouir et profiter d'un cadre de vie inspirant et convivial. C'est également l'occasion de créer de nouveaux quartiers axés sur des aménagements et des constructions durables, écologiques et carboneutres.

Ces quartiers à prédominance résidentielle se développent en périphérie du pôle multifonctionnel de la gare avec une gradation de leur intensité afin d'assurer une transition respectueuse avec les secteurs déjà établis et construits. Ils se déclinent en deux types de milieux de vie :

- Les quartiers agro-urbains, inspirés et fondés sur une approche d'intégration de l'agriculture à la vie courante, qui offrent des milieux de vie paisibles et en harmonie avec leur historique agricole. Leur cœur cultivé permet un rapprochement du voisinage, offre un lieu de rassemblement et participe à l'autonomie alimentaire des résidents.
- Les quartiers durables correspondent à des secteurs de transition qui s'harmonisent à leur milieu environnant. Plus compacts, mais aussi diversifiés selon leur localisation sur le territoire du PPU, ils assurent une cohabitation cohérente avec les quartiers existants et établis.

### Objectifs

1. Développer des milieux de vie compacts et complets en respect des milieux de vie établis.
2. Diversifier l'offre commerciale alimentaire et des produits de nécessité couvrant les besoins quotidiens des résidents du quartier.
3. Assurer une mixité des usages dans les bâtiments et sur rue.
4. Favoriser la construction de logements sociaux et abordables.
5. Planifier l'intégration d'une nouvelle école pouvant desservir l'ensemble des nouveaux quartiers résidentiels.
6. Améliorer l'accessibilité des aînés et des personnes à mobilité tant dans les espaces publics que dans les bâtiments.
7. Favoriser la réalisation de projets intégrant l'agriculture urbaine.
8. Introduire des standards environnementaux et de performance énergétique des nouveaux bâtiments.
9. Déterminer les besoins en matière d'infrastructures publiques afin de répondre aux besoins grandissants.
10. Créer une identité architecturale et mettre en valeur les éléments emblématiques (bâtiments, trame, paysage) en optant pour une architecture créative inspirée du lieu et des matériaux traditionnels, tout en mettant en valeur le passé agricole et la route panoramique.



Image 10 Jaktgatan and Lövängsgatan, AJ Landskap. Norra Djurgårdsstaden, Stockholm, Suède. Crédit photo : Kasper Dudzik

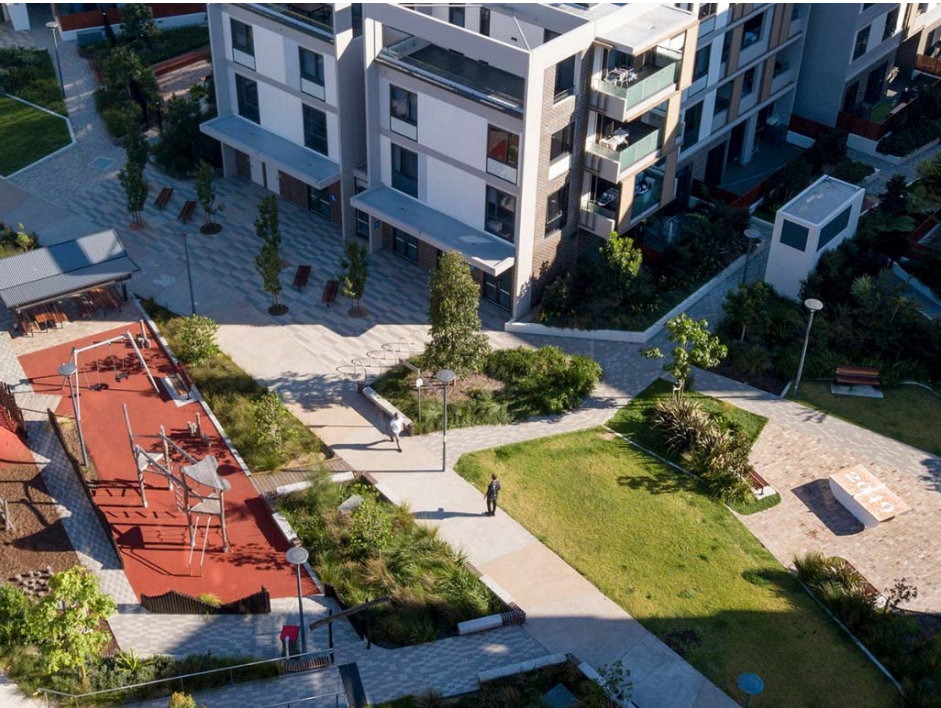


Image 11 Hudson Street Park, ARCADIA. Lewisham, NSW, Australie. Crédit photo : Wesley Nel.



Image 12 Hudson Street Park, ARCADIA. Lewisham, NSW, Australie. Crédit photo : Wesley Nel.



## 2.3 Concept d’organisation spatiale

Le concept d’organisation spatiale illustre la vision globale souhaitée pour le développement du secteur de la gare Sainte-Rose. Il traduit schématiquement les orientations et les objectifs énoncés et donne une vue d’ensemble des intentions d’aménagement préconisées.

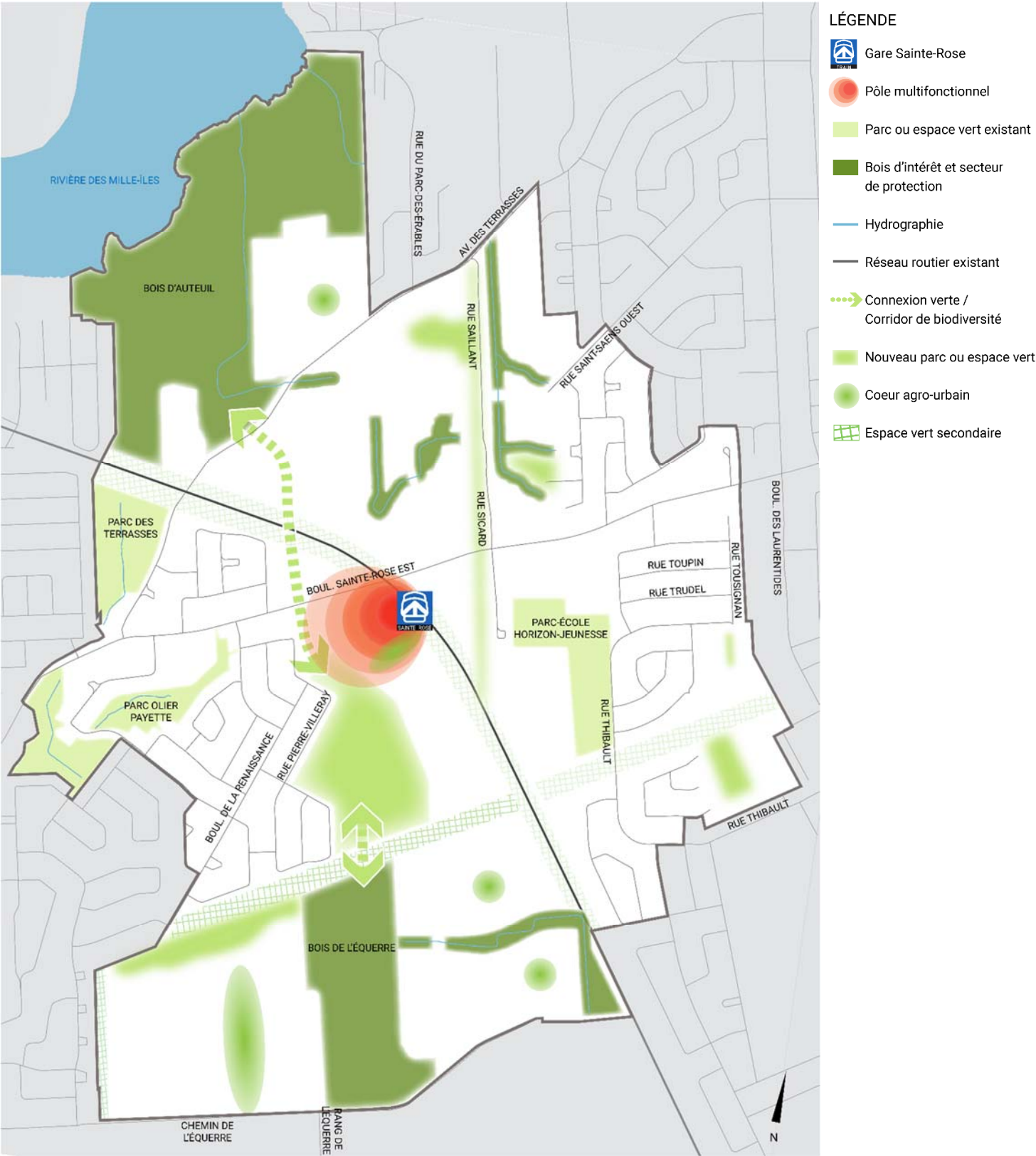
À des fins de compréhension, le concept d’organisation spatiale est présenté en fonction des principaux éléments structurants du territoire visé par le PPU qui orienteront les gestes concrets de planification et de développement.

### Une trame verte et bleue en avant-plan et agissant comme canevas

La trame verte et bleue constitue la base du concept d’organisation spatiale puisqu’elle définit la forme générale du secteur. Effectivement, la conservation des bois d’Auteuil et de l’Équerre, le futur parc Arthur-Lessard ainsi que la présence de divers cours d’eau et d’écosystèmes orientent considérablement le développement puisque ces éléments occupent une place importante du territoire du PPU.

Comme il est démontré au plan 2-2, la trame verte est essentiellement représentée par les bois d’intérêt métropolitain, soit le bois de l’Équerre au sud du secteur et le bois d’Auteuil au nord, lequel fait front avec la rivière des Mille Îles. La connexion nord-sud des bois et la création de corridors écologiques continus pourront être assurées notamment par le verdissement d’une partie du parc Arthur-Lessard et l’aménagement d’espaces verts supplémentaires aux endroits stratégiques<sup>1</sup>. De plus, les emprises des lignes de transport d’électricité ainsi que celle de la voie ferrée sont valorisées afin de participer au déploiement d’une trame verte continue et complète.

La trame bleue est quant à elle instiguée par la rivière des Mille Îles et ses berges au nord du secteur, et se développe par la présence de divers cours d’eau qui pénètrent à l’intérieur du secteur. Elle s’arrime à la trame verte afin de créer un canevas écologique global.



Plan 2-2 Trame verte et bleue proposée – à titre indicatif

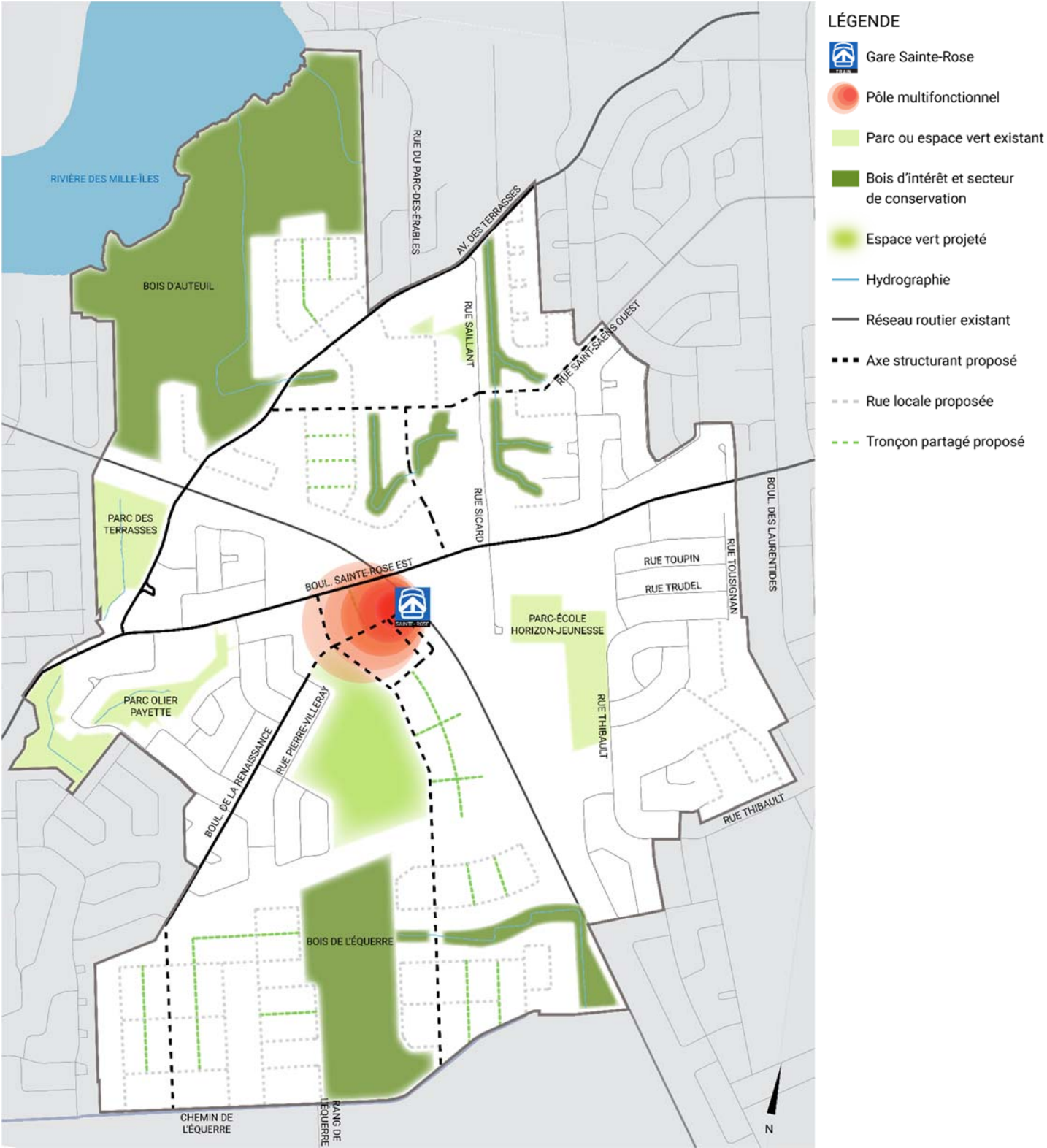
<sup>1</sup> Bien que la distribution et la superficie de ces espaces aient fait l’objet d’une réflexion dans le cadre de cet exercice de planification, le plan des espaces proposés reste à caractère indicatif.



## Des axes routiers structurants et une trame de rues locales perméable

De manière à relier les quartiers à la gare de train, le concept propose d’implanter un grand axe routier structurant reliant le boulevard Sainte-Rose Est au chemin de l’Équerre (voir plan 2-2). Dans un contexte de réaménagement du chemin et du rang de l’Équerre, cet axe représente l’épine dorsale du concept et permettra d’améliorer grandement la perméabilité du territoire. Dans le même ordre d’idée et de manière à améliorer la connectivité est-ouest, le concept propose de prolonger la rue Saint-Saëns Ouest jusqu’à l’avenue des Terrasses de manière à implanter un axe structurant est-ouest à l’intérieur du territoire du PPU. Le concept propose aussi de relier ce futur axe structurant au boulevard Sainte-Rose Est plus au sud. De plus, dans le but de désenclaver les quartiers à l’ouest de la gare et leur donner un meilleur accès à celle-ci ainsi qu’au boulevard Sainte-Rose Est, le boulevard de la Renaissance est prolongé au nord pour rejoindre la future épine dorsale et au sud pour rejoindre le chemin de l’Équerre.

La trame de rues locales proposée définit des îlots d’une taille à échelle humaine permettant une pleine perméabilité du tissu. Ainsi, comme il est illustré au plan 2-3, le concept propose un réseau de rues locales principalement orthogonales qui relient les grands axes structurants entre eux ainsi que les différents espaces verts prévus. Ce plan guidera la planification des projets de développement qui verront le jour dans le secteur.



Plan 2-3      Trame de rue structurante et locale proposée

Le concept proposé priorise fortement les déplacements actifs et collectifs. Ainsi, un nouveau réseau de mobilité active se déploie à travers le secteur, tant pour les piétons que pour les cyclistes. L'objectif est d'offrir des options sécuritaires et conviviales aux grandes artères. Ce réseau rayonne à partir de la gare Sainte-Rose et permet de rejoindre facilement les différents secteurs en mettant à profit les espaces verts qui parsèment le territoire du PPU.

Des tronçons conçus pour être partagés entre les piétons, les cyclistes et les véhicules pourront aussi être mis en place afin de compléter la trame de rues locales. L'aménagement de ces tronçons partagés permet d'optimiser l'espace utilisé pour une voie publique et de créer un réseau de déplacements plus flexible et articulé. La polyvalence et la convivialité de ces rues partagées ajoutent à la qualité de vie des milieux résidentiels.

**LÉGENDE**

- Gare Saint-Rose
- Pôle multifonctionnel
- Parc ou espace vert existant
- Bois d'intérêt et secteur de conservation
- Espace vert projeté
- Hydrographie
- Réseau routier existant
- Rue locale proposée
- Axe de déplacement actif existant
- Axe de déplacement actif proposé
- Axe de transport collectif existant
- Axe de transport collectif proposé
- Tronçon partagé proposé

Détails de la carte : La carte illustre le quartier Sainte-Rose avec ses limites administratives en pointillés noirs. Le pôle multifonctionnel est situé au centre, près de la gare. Les zones boisées incluent le Bois d'Auteuil, le Bois de L'Équerre et le Parc-École Horizon-Jeunesse. Des axes de transport sont tracés, notamment le boulevard Sainte-Rose Est et le boulevard des Laurentides. Des parcs comme le Parc des Terrasses et le Parc Olier Payette sont également indiqués.

23



## Des milieux de vie complémentaires

Comme il est mentionné précédemment, le secteur de la gare Sainte-Rose sera un véritable pôle urbain qui regroupera un secteur résidentiel, des commerces, des espaces à bureaux, une place centrale ainsi que de multiples parcs et espaces verts. Le concept propose donc de créer des milieux de vie conviviaux complémentaires s’articulant autour d’un pôle mixte de plus forte densité et axé sur des principes favorisant les transports actifs et collectifs.

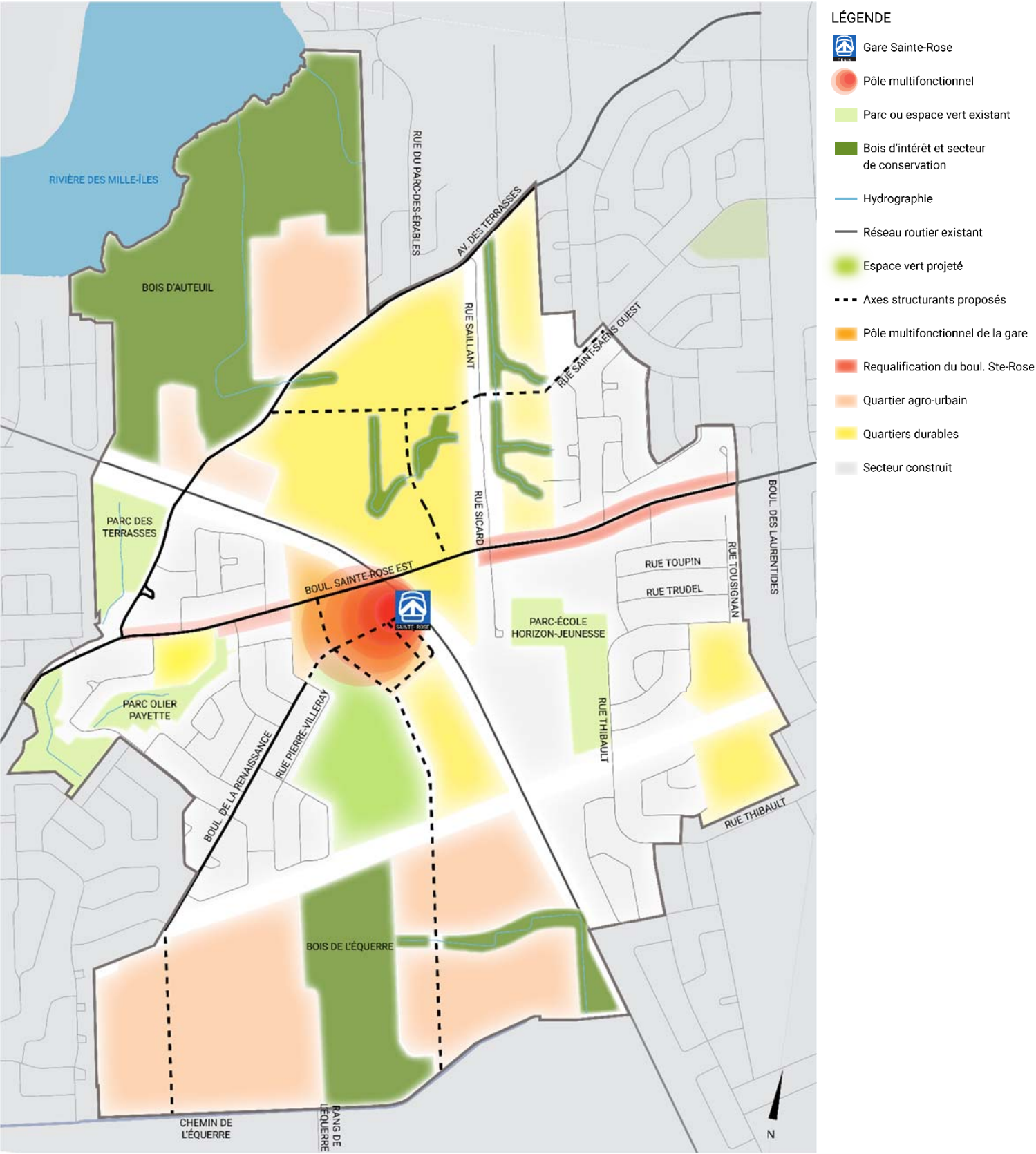
Ce pôle mixte ainsi que le futur axe structurant constitueront ainsi le cœur géographique du secteur TOD et le principal pôle d’activités. Ce secteur, identifié au plan 2-5, offre en plus d’un accès privilégié au réseau de train d’Exo, plusieurs espaces sous-utilisés ou à redévelopper. Ainsi, les plus fortes densités proposées se retrouvent autour de la gare Sainte-Rose. De plus, le concept prévoit la création d’un îlot intermodal de transport (train, autobus, autopartage, vélo et marche) ainsi que la création de sentiers multifonctionnels autour de la gare et la définition d’aires dédiées pour des promenades urbaines et des cheminements piétons. Ce secteur bénéficiera donc d’un achalandage suffisant pour implanter des bâtiments mixtes avec des rez-de-chaussée commerciaux qui permettront d’animer les espaces publics parsemés dans le secteur du pôle de la gare.

Le concept propose des densités adaptées aux différents secteurs qui permettent de faire une transition douce entre l’existant et le projeté. Il tient aussi compte du principe de gradation de la densité et d’intégration au contexte environnant en proposant des quartiers de transition vers le pôle de la gare.

L’objectif est de créer un arrimage entre le passé agricole du secteur, les quartiers existants et les principes du développement durable. Le concept d’aménagement prévoit donc des densités moyennes sur une bonne partie du secteur TOD, mais toujours en respect de la forme urbaine existante.

Afin de rappeler le passé agricole du secteur, mais aussi d’insuffler des principes d’agriculture urbaine et de développement durable, le concept propose d’aménager des quartiers « agro-urbains » qui comporteront des jardins cultivés et des composantes d’agriculture urbaine intégrés aux espaces publics et privés.

Finalement, afin d’assurer une harmonisation des hauteurs et des gabarits des bâtiments par rapport aux quartiers existants adjacents, le concept propose la mise en place de quartiers durables comme quartiers dits « de transition ». Ces quartiers allient les principes du développement durable et les caractéristiques existantes des secteurs résidentiels environnants afin de préserver la nature et l’identité du secteur de la gare Sainte-Rose. Ces quartiers durables présenteront une qualité architecturale notable et une composition rythmée des rez-de-chaussée qui distinguent les unités résidentielles entre elles.



Plan 2-5      Secteurs de développement et des milieux de vie proposés

## 2.4 Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement globale regroupe l'ensemble des éléments du concept d'organisation spatiale afin d'illustrer les réseaux routiers, actifs et collectifs et de suggérer des aménagements potentiels des domaines public et privé. Elle illustre et guide le futur développement du secteur de la gare Sainte-Rose d'ici les 20 prochaines années.

À noter toutefois que la proposition d'aménagement globale ne constitue que la représentation de la vision dont se dote la Ville pour le redéveloppement et le développement du secteur. La trame de rues locales, les espaces publics, tant leur localisation et leur dimension, pourraient différer. Leur réalisation dépendra des projets immobiliers et de leur évaluation par les instances municipales au gré des opportunités.

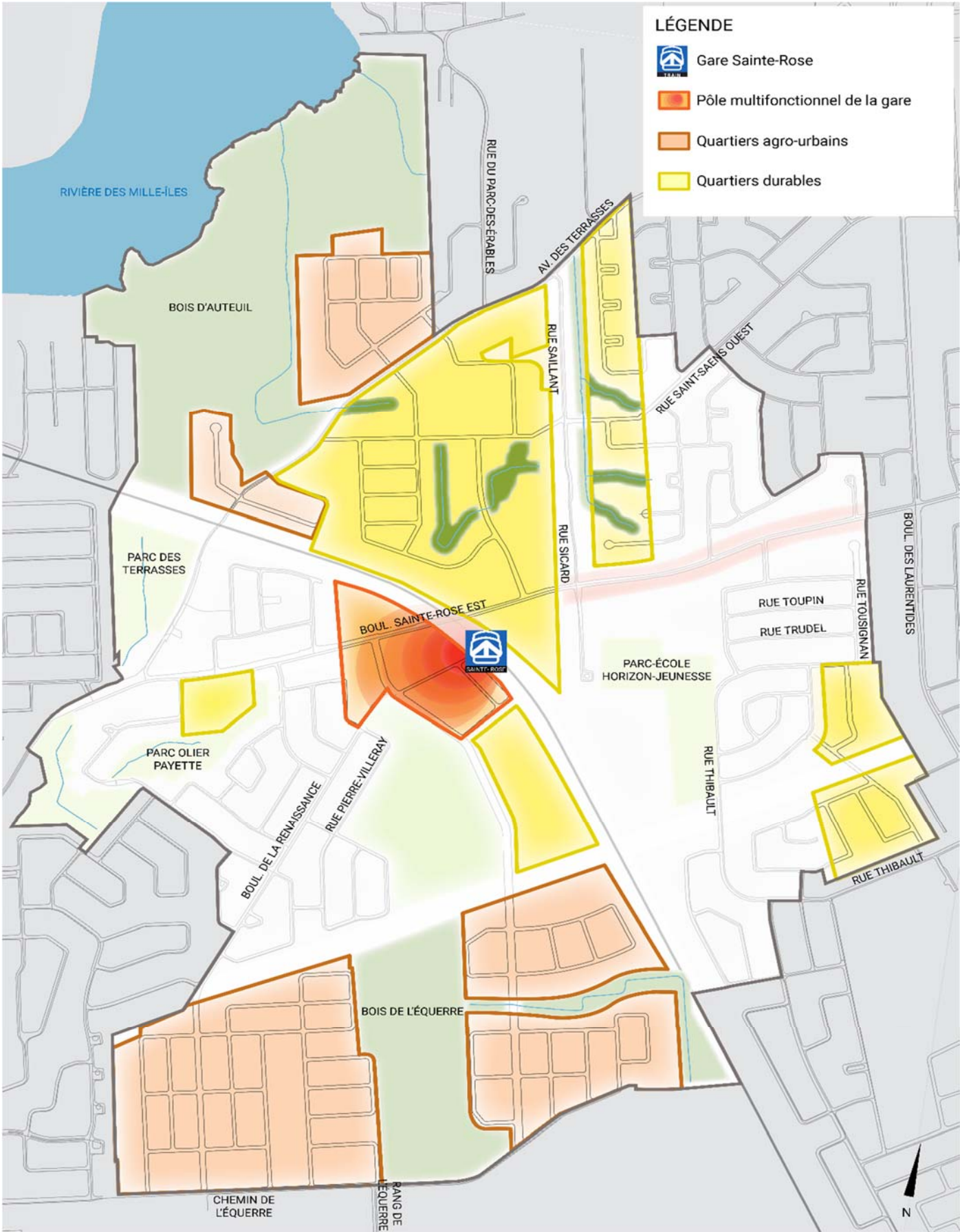
### Trois ambiances distinctives pour les milieux de vie proposés

Afin de guider de manière plus précise les aménagements et de représenter les ambiances pour chacun des milieux de vie proposés, des principes d'aménagement sectoriels sont illustrés et expliqués dans les prochaines pages.

Rappelons les milieux de vie proposés, lesquels sont délimités au plan 2-6 :

1. Le pôle multifonctionnel de la gare
2. Les quartiers agro-urbains
3. Les quartiers durables

Les ambiances recherchées sont appuyées par des simulations visuelles ainsi que des images d'inspiration qui reflètent les principes d'aménagement. Ils guideront ainsi la mise à jour du cadre réglementaire et pourront être utilisés par les services de la Ville de Laval ainsi que les propriétaires fonciers souhaitant développer les différents secteurs du territoire du PPU.



Plan 2-6 Proposition d'aménagement globale et délimitation des milieux de vie proposés



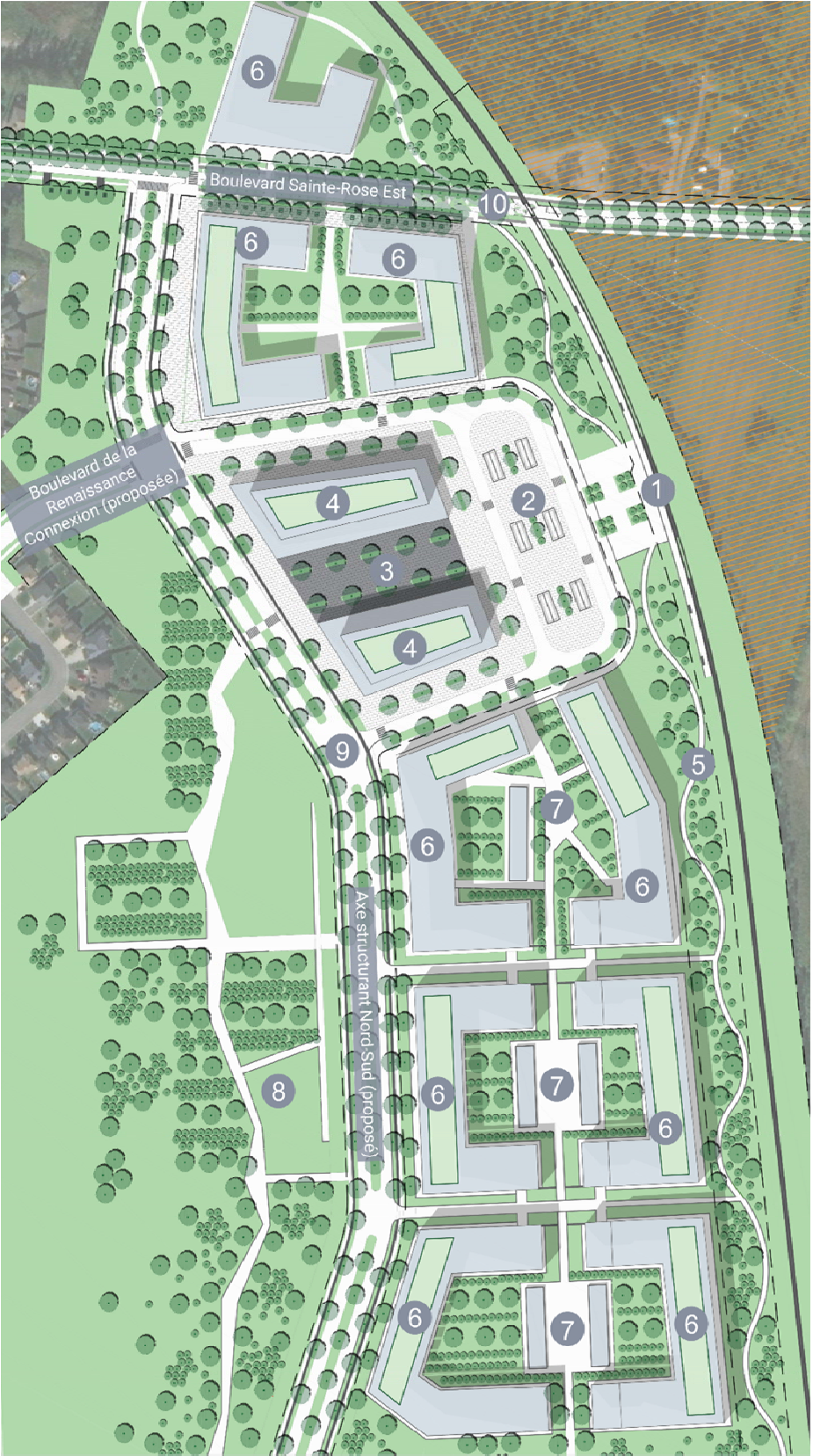
## 2.4.1 Pôle multifonctionnel de la gare

Le pôle multifonctionnel de la gare est le centre névralgique du secteur TOD de la gare Sainte-Rose. Il est en quelque sorte la porte d'entrée du secteur, tant au point de vue des accès routiers d'importance qu'aux réseaux de transport collectif et actif.

### Les composantes clés

Le plan 2-7 illustre les composantes clés du secteur du pôle multifonctionnel de la gare. Il est à noter le plan est montré à titre indicatif seulement.

- 1. Plateformes d'embarquement du train de banlieue
- 2. Terminus intermodal
- 3. Place publique
- 4. Bâtiments à vocation mixte intégrant une aire d'attente intérieure et une billetterie
- 5. Parc linéaire longeant l'emprise ferroviaire
- 6. Bâtiments à prédominance résidentielle de gabarits et de types variés incluant du logement social
- 7. Rue partagée
- 8. Futur parc Arthur-Lessard
- 9. Axe structurant nord-sud accueillant un service de transport collectif rapide et efficace
- 10. Réaménagement du boulevard Sainte-Rose Est



Plan 2-7      Plan détaillé proposé pour le pôle multifonctionnel de la gare –  
À titre indicatif



Image 13      South Park, San Francisco, États-Unis.  
Crédit photo : Marion Brenner



Image 14      Hudson Street Park, Lewisham, Sydney, Australie.  
Crédit photo : Landezine



Image 15      Maison mère Alibaba, Hangzhou, Chine.  
Crédit photo : Peter Bennetts



- 1 Rez-de-chaussée des bâtiments réservés à des usages commerciaux ou institutionnels participant à la dynamique de la place publique.
- 2 Étages supérieurs occupés par des fonctions multiples (ex. : bureaux, logements, etc.) favorisant la complémentarité des bâtiments.
- 3 Serres sur le toit offrant une fonction utilitaire supplémentaire et participant au verdissement et à l'optimisation des bâtiments.
- 4 Place publique multifonctionnelle animée permettant la tenue d'évènements et de rassemblements.



Figure 2-1 Image d'ambiance de la place publique de la gare – À titre indicatif

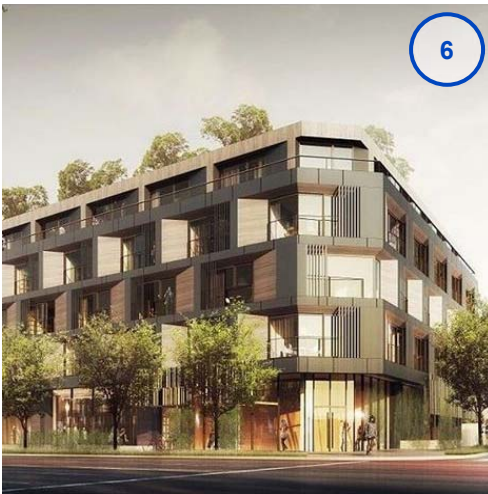
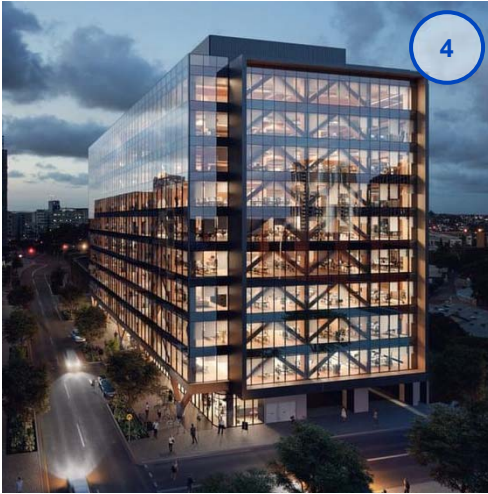


Principes d'aménagement et inspirations

Animation et végétalisation de l'espace public

Volumétrie et mixité verticale des usages des bâtiments

Encadrement de l'espace public par un cadre bâti structurant



Principes d'aménagement

- Densifier autour de la gare dans le but de développer l'aire TOD, en créant une mixité d'usages des bâtiments.
- Favoriser l'utilisation des toits (ex. : construction de serres, terrasses au toit, toit végétalisé, etc.) des bâtiments de plus grand gabarit.
- Créer des lieux de rassemblement inclusifs.
- Végétaliser afin d'améliorer le confort dans les espaces minéraux.

Principes architecturaux et de dynamique urbaine

- Utilisation d'avancées, de décrochés et de jeux volumétriques pouvant être animés par l'utilisation de saillies.
- Architecture contemporaine.
- Utilisation de matériaux de qualité (brique, panneau architectural, verre, etc.).
- Structuration des espaces publics par un cadre bâti rapproché de ceux-ci et des fonctions urbaines animées au niveau du rez-de-chaussée.
- Générosité de la fenestration des bâtiments, plus particulièrement au niveau du rez-de-chaussée.
- Aménagement des stationnements en souterrain ou sous-terrasse.

1. Oasis Citadine. Montpellier, France. Crédit photo : Oasis Citadine.
2. Pantin-Canal, La Compagnie du paysage. Pantin, France. Crédit photo : La Compagnie du paysage.
3. Lonsdale Street Dandenong, BKK Architects. VIC, Australie. Crédit photo : John Gollings.
4. 25 King Street, Brisbane, QLD, Australie. Crédit photo : Bates Smart.
5. Administration Building with Rooftop Greenhouse, Kuehn Malvezzi. Oberhausen, Allemagne. Crédit photo : Hiepler Brunier
6. Santa Monica Boulevard and Barrington Avenue, West LA Sawtelle, Los Angeles, CA, États-Unis. Crédit photo : Markwood Entreprises.
7. Condo Magellan Solar Uniquartier, Brossard, QC, Canada. Crédit photo : Solar Uniquartier
8. Place Valois, Quartier Hochelaga-Maisonneuve, Montréal, QC, Canada. Crédit photo : Alexis Hamel / Images Montréal (imtl.org).
9. Arizona State University's Biodesign Institute C, ZGF. Tempe, AZ, États-Unis. Crédit photo : Nick Merrick



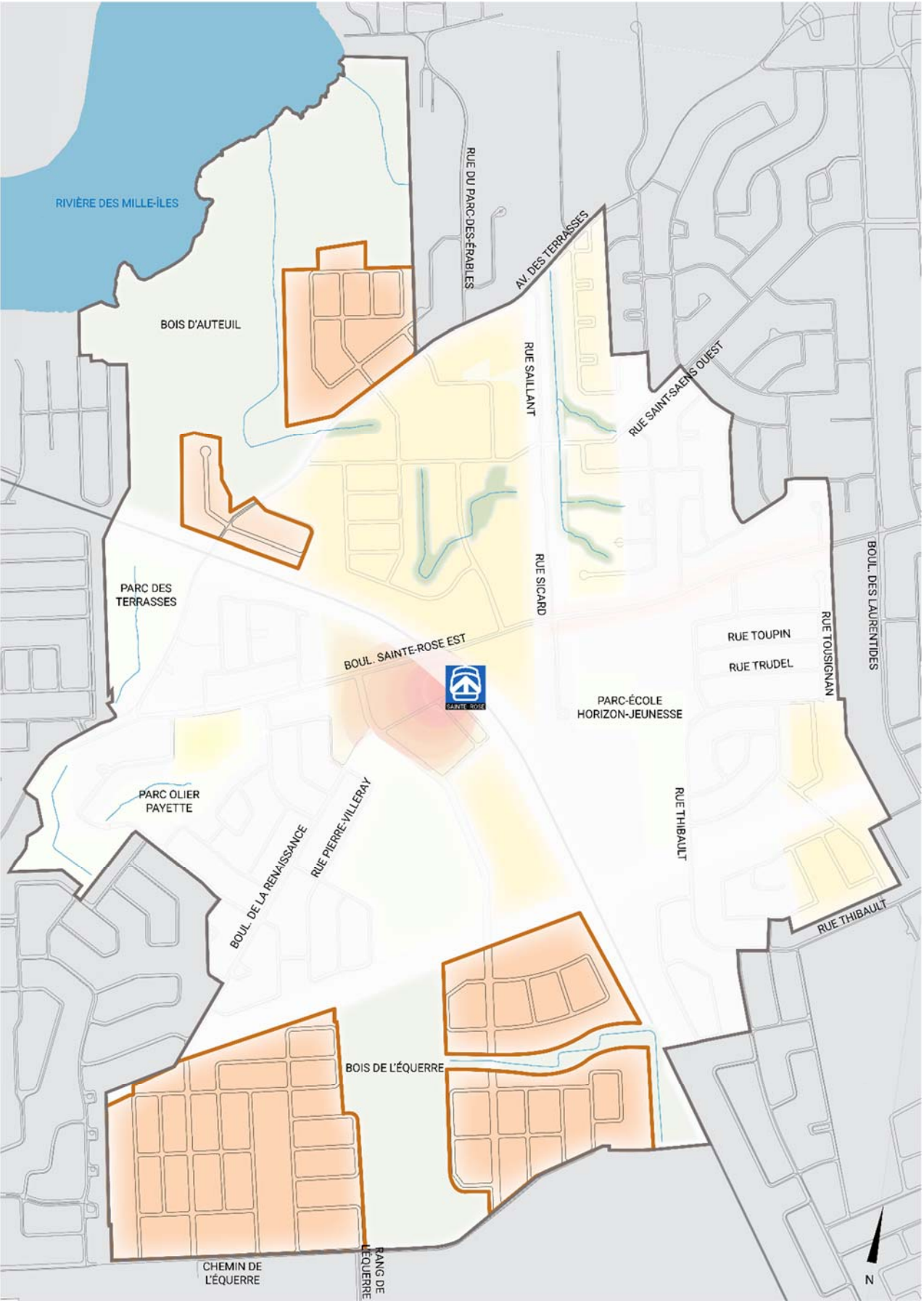
## 2.4.2 Quartiers agro-urbains

Se retrouvant à l'intérieur des zones d'aménagement écologiques particulières (ZAEP) identifiées au Schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval, les quartiers agro-urbains se distinguent par des aménagements écoresponsables et représentatifs d'un passé agricole. Ils misent sur une occupation sensible au territoire dans lequel ils s'insèrent et tirent profit de l'agriculture urbaine comme vecteur d'une dynamique communautaire riche et omniprésente.

### Les composantes clés

Les composantes principales d'un quartier agro-urbain type sont les suivantes :

- Cœur agro-urbain où est pratiquée l'agriculture urbaine sous toutes ses formes (ex. : terres en culture, serres urbaines, etc.) et où se retrouvent des bâtiments multifonctionnels à vocation commerciale et communautaire pouvant être occupés par :
  - Des établissements de transformation primaire des produits issus de l'agriculture urbaine;
  - Des établissements faisant la vente des produits issus de l'agriculture urbaine;
  - Des salles communautaires;
  - Des espaces polyvalents;
  - Des établissements de restauration;
  - Des épiceries et des commerces spécialisés dans le domaine de l'alimentation de petite envergure.
- Une trame de rues orthogonales inspirée des tracés agricoles d'origine composée de rues locales et de rues partagées dont les aménagements sont agrémentés d'espaces généreusement végétalisés afin de pouvoir favoriser une gestion des eaux pluviales à la source et par infiltration.
- Des îlots construits avec un bâti encadrant le domaine public tant par son implantation que par son traitement architectural et la localisation des accès piétons.
- Des connexions actives aménagées menant aux milieux naturels adjacents ou à proximité.



Plan 2-8      Plan détaillé proposé pour les quartiers agro-urbains – À titre indicatif



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

- 1 Bâtiment multifonctionnel réservé à des fins publiques et communautaires ou des usages commerciaux de proximité.
- 2 Cœur agro-urbain agissant comme espace public dédié en partie à l'agriculture urbaine et ayant plusieurs fonctions : socialisation, détente, récréation, culture, etc.
- 3 Espace polyvalent d'animation et d'occupation des cœurs agro-urbains afin de contribuer à l'animation de ces lieux.
- 4 Zone de culture agricole prenant différentes formes : culture maraîchère, apiculture urbaine, verger urbain, etc.
- 5 Rue partagée assurant des connexions multimodales vers les milieux naturels à proximité et les cœurs agro-urbains.
- 6 Encadrement des voies de circulation par un cadre bâti rapproché et dont les façades sont orientées vers les rues.
- 7
- 8 Cour intérieure généreuse permettant des zones de détente et des zones d'intimité pouvant aussi être utilisées en partie à des fins d'agriculture urbaine.
- 9 Végétalisation généreuse du domaine public afin de favoriser une gestion des eaux pluviales à la source et par infiltration.



Figure 2-2 Image d'ambiance d'un quartier agro-urbain type – À titre indicatif



Principes d'aménagement et inspirations

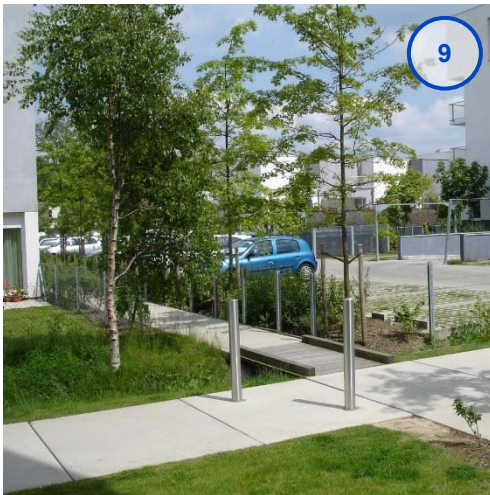
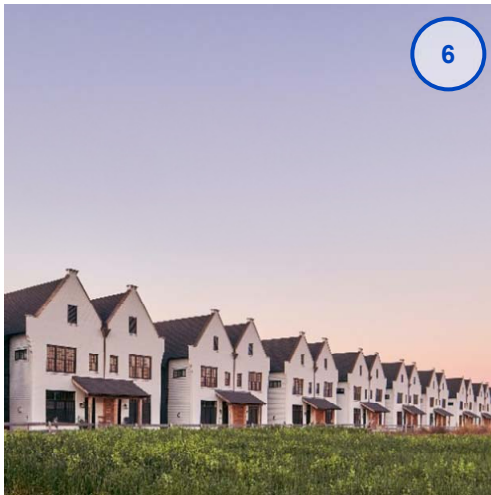
Promotion de l'agriculture urbaine



Volumétrie et forme du cadre bâti



Végétalisation du domaine public et privé



Principes d'aménagement

- Favoriser la création d'un bâtiment polyvalent adapté aux besoins du quartier (commerces/communautaire).
- Utilisation des cours (incluant la cour avant) et des parcs à des fins d'agriculture urbaine.
- Maintenir et renforcer le langage paysager du secteur par le biais de l'agriculture urbaine et d'un couvert végétal dense.
- Orienter le développement immobilier, la géométrie des rues et l'implantation des bâtiments vers la mise en valeur du milieu agricole et l'écoresponsabilité.

Principes architecturaux et de dynamique urbaine

- Cadre bâti de moyenne densité de 1-3 étages (unifamilial contigu, duplex, triplex), encadrant les voies de circulation.
  - Forme des bâtiments, notamment au niveau des toits, reflétant le passé agricole du secteur et son ambiance champêtre (ex. : toit à versant).
  - Stationnements en sous-terrain ou sous-terrasse favorisés afin de dissimuler la présence de l'automobile.
  - Utilisation de matériaux de revêtement inspirés de la nature et des pratiques ancestrales de construction (ex. : pierre naturelle, maçonnerie, bois ou imitation de bois, etc.).
1. Bedford Greenhouse, The Bronx, NY, États-Unis. Crédit photo : Billie Cohen LTD, Landscape Design Studio
  2. Market Plaza at Winchester Boulevard, Santa Clara, CA, États-Unis. Crédit photo : Openscope studio
  3. Mathildeplein, Eindhoven, Pays-Bas. Crédit photo : Buro Lubbers
  4. Fremont Street, Port Coquitlam, BC, Canada. Crédit photo : MOSAIC
  5. Le domaine du verger, Vert-Saint-Denis, Île-de-France, France. Crédit photo : <https://lekiosqueimmobilier.fr/nos-programmes/le-domaine-du-verger/>
  6. Ferme Hendrick, Chelsea, QC, Canada. Crédit photo : <https://www.fermehendrick.ca/galerie/galerie-maisons/>
  7. Habitus, TERGOS. Écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, Québec, QC, Canada. Crédit photo : Charles O'Hara.
  8. High Point redevelopment, SVR Design Company. Seattle, WA, États-Unis. Crédit photo : <https://artfulrainwaterdesign.psu.edu/project/high-point>
  9. Quartier de la Haute-Borne, Villeneuve-d'Ascq, France. Crédit photo : Empreinte (bureau de paysage).



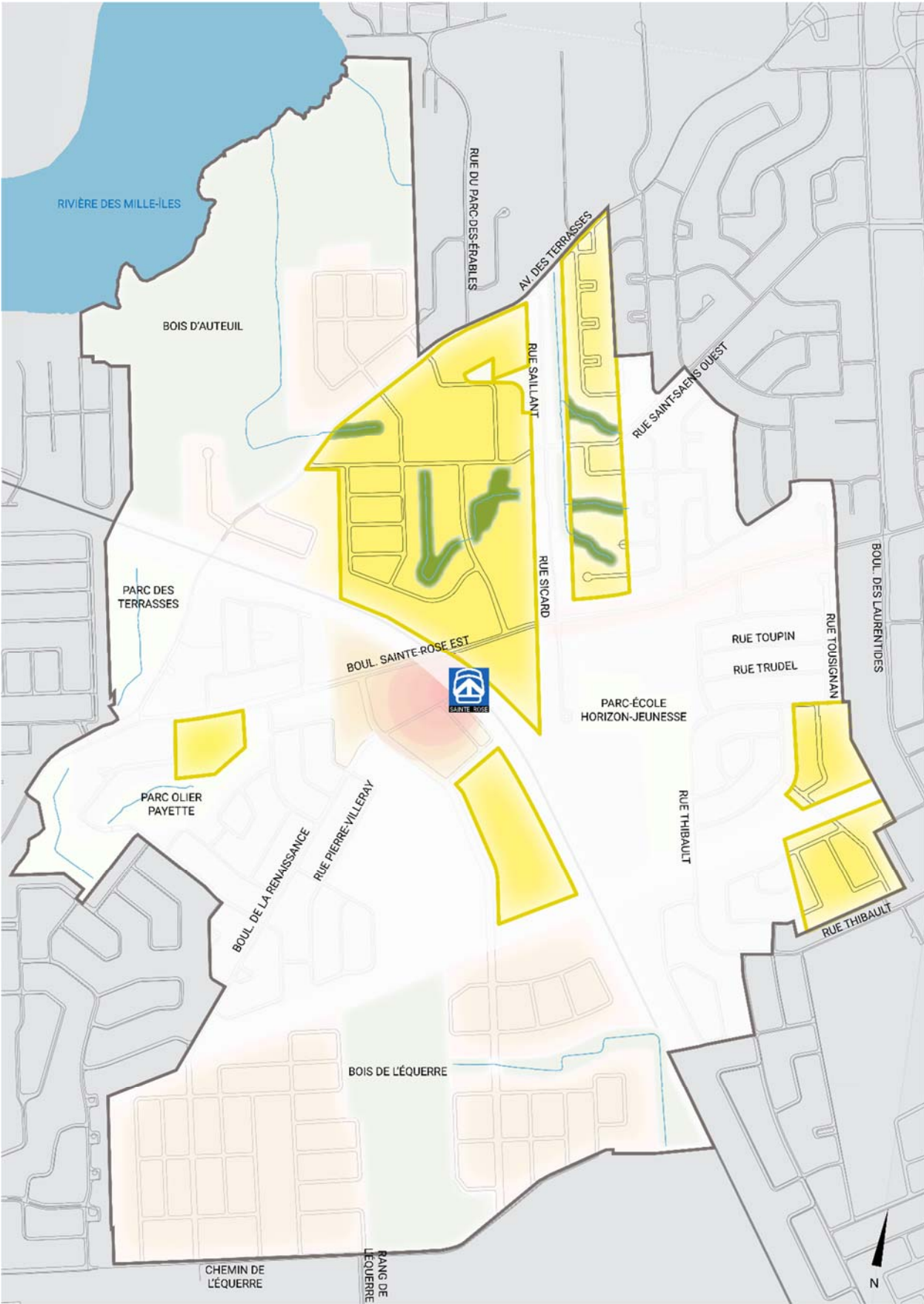
### 2.4.3 Quartiers durables

Les quartiers durables font référence aux secteurs dits « de transition » entre le pôle multifonctionnel de la gare et les quartiers agro-urbains. Ils misent sur les notions de développement durable comme stratégie de mise en valeur et de distinction.

#### Les composantes clés

Les quartiers durables se distinguent par les composantes suivantes :

- Densité et intensité d’occupation du sol déterminées par leur localisation sur le territoire et leur proximité des secteurs déjà construits;
- Réduction de la présence d’automobiles dans le paysage par des aménagements de stationnement en sous-terrain et par la gestion du stationnement sur rue;
- Intégration d’établissements commerciaux de proximité sur des axes structurants ou au rez-de-chaussée des bâtiments de coin (se retrouvant à l’intersection de voies de circulation);
- Aménagement de rues avec une végétalisation généreuse et l’utilisation de noues paysagères afin de favoriser une gestion des eaux pluviales à la source et par infiltration;
- Diversité des typologies de bâtiments (ex. : maisons de ville, duplex, triplex, bâtiments multifamiliaux);
- Présence accrue de végétation dans les aménagements des terrains privés;
- Occupation et double utilité des toits des bâtiments;
- Connexions aux réseaux actifs.



Plan 2-9      Plan détaillé proposé pour les quartiers durables – À titre indicatif



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Promenade active intégrée aux cœurs des îlots construits agissant comme connexions secondaires.

Végétalisation accrue des espaces privés et publics.

Typologie résidentielle multifamiliale comprenant des décrochés et un rythme des façades limitant la monotonie architecturale.

Diversification des typologies d'habitation afin de répondre à des besoins multiples en logement et assurant une échelle humaine respectueuse.

Serres sur le toit offrant des espaces communautaires profitant aux résidents.



Figure 2-3 Image d'ambiance d'un quartier durable type – À titre indicatif

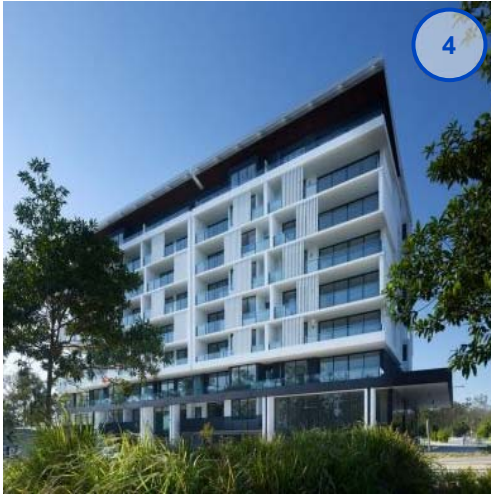


Principes d'aménagement et inspirations

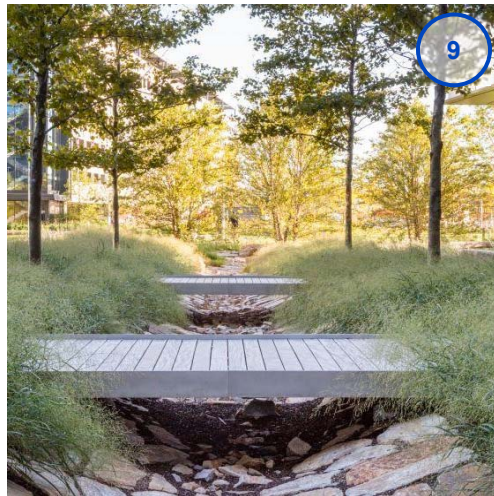
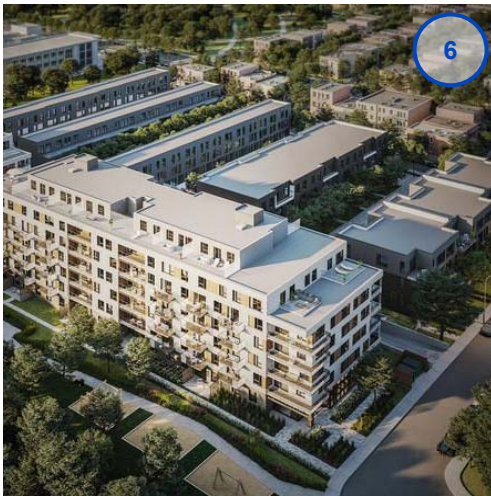
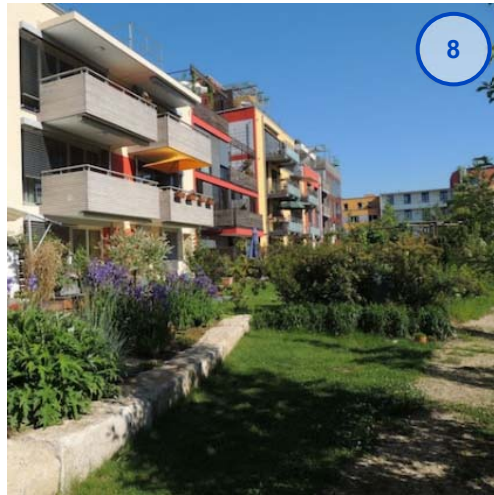
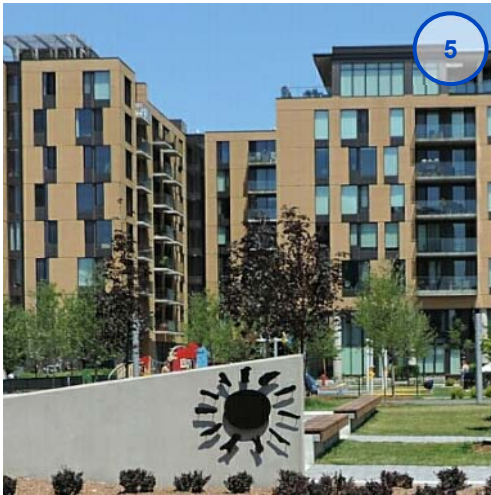
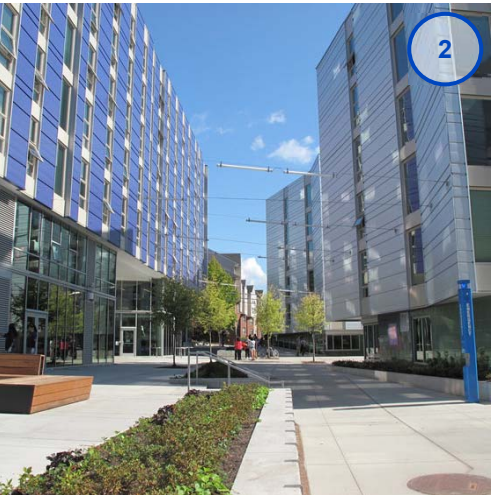
Liens actifs secondaires



Volumétrie et forme du cadre bâti



Végétalisation du domaine public et privé



Principes d'aménagement

- Intégrer des aires d'agrément pour les usagers à même les projets de construction, incluant mobilier et arbres pour créer des îlots de fraîcheur.
- Créer des liens actifs à l'intérieur des îlots construits afin de déployer un réseau secondaire de déplacement et de connexion vers le domaine public (rues, parcs-nature, parcs linéaires, parcs de quartier, etc.).
- Favoriser l'utilisation d'une bande tampon entre les zones résidentielles, parcs, milieux naturels préservés et l'emprise ferroviaire.
- S'assurer de l'intégration d'objets d'art ou de repères visuels afin de créer un point focal et susciter la réflexion sur l'intégration de l'agriculture et des enjeux écologiques dans le tissu urbain.
- Favoriser la protection des milieux naturels, et développer des corridors secondaires de biodiversité.
- Orienter le développement immobilier, la géométrie des rues et l'implantation des bâtiments en promouvant l'écoresponsabilité.

Principes architecturaux et de dynamique urbaine

- Cadre bâti de moyenne à forte densité de 2-8 étages et diversification des typologies d'habitation avec modulation de la volumétrie pour conserver une échelle humaine et assurer une intégration harmonieuse avec les quartiers établis.
  - Gradation et modulation de la hauteur et de la volumétrie en harmonie avec les secteurs existants.
  - Utilisation de matériaux de revêtement durables et de qualité, de provenance locale.
  - Variation et diversification des grandeurs de logements afin de répondre aux besoins d'une population diversifiée et d'assurer une abordabilité.
  - Implantation des constructions résidentielles près de la rue afin d'encadrer le domaine public, de participer à son animation et d'augmenter les aires d'agrément en cour arrière.
  - Stationnements en souterrain favorisés afin de limiter leur impact sur le paysage urbain et d'optimiser l'utilisation du sol.
1. Mass General Brigham Administrative Campus, MA, États-Unis. Crédit photo : OJB Landscape Architecture
  2. Mercer Court & UW Farm. Seattle, WA, États-Unis. Crédit photo : Jeff Lancaster.
  3. Tak Village, Maisons individuelles. Montréal, QC, Canada. Crédit photo : Tak Village.
  4. Park Avenue, Plus Architecture. Brisbane, QLD, Australie. Crédit photo : Scott Burrows.
  5. Rosemont–La Petite-Patrie, Montréal, QC, Canada. Crédit photo : Gilles Beaudry (<https://mesquartiers.wordpress.com/2016/07/19/la-petite-patrie/>)
  6. Tak Village, Condominiums. Montréal, QC, Canada. Crédit photo : Tak Village.
  7. BigYard, Berlin, Allemagne. Crédits photo : Simon Menges, Michael Feser
  8. Quartier Vauban, Fribourg-en-Brisgau, Allemagne. Crédit photo : <http://jonjauneleblog.overblog.com/quartier-vauban-fribourg-en-brisgau-allemande>.
  9. Mass General Brigham Administrative Campus, MA, États-Unis. Crédit photo : OJB Landscape Architecture.



**Partie 3**

# Mise en œuvre





La troisième partie traite des principaux éléments de mise en œuvre qui permettront de concrétiser le développement du secteur de la gare Sainte-Rose selon la vision d'aménagement proposée dans le PPU. Elle présente le cadre réglementaire qui devra être traduit dans la réglementation d'urbanisme, soit les affectations du sol (usages) et les hauteurs des bâtiments prescrites ainsi que les mesures relatives à l'utilisation d'un règlement de plan d'implantation et d'intégration architecturale; à la mise en place de la trame de rues structurante nécessaire au développement du secteur; et finalement à la gestion du stationnement. En dernier lieu, cette partie présente un plan d'action des principales interventions structurantes prévues à court, moyen ou long termes.

## Partie 3 – Mise en œuvre

### 3.1 Cadre réglementaire

#### 3.1.1 Affectations du sol

#### 3.1.2 Hauteurs des bâtiments

#### 3.1.3 Plan d'implantation et d'intégration architecturale

#### 3.2.4 Tracé et aménagements des voies de circulation

#### 3.2.5 Gestion du stationnement

### 3.2 Plan d'action



# 3.1 Cadre réglementaire

## 3.1.1 Affectations du sol

Comme il est indiqué au plan 3-1, le territoire du PPU Gare Sainte-Rose comprend sept types d'aires d'affectation du sol :

- Agro-urbaine;
- Résidentielle de faible densité;
- Résidentielle de moyenne densité;
- Mixte de moyenne densité;
- Mixte de forte densité;
- Nature;
- Publique et institutionnelle.

Les grandes intentions d'aménagement pour le secteur de la gare Sainte-Rose visent à créer des milieux de vie complets et à échelle humaine tout en préservant et en confirmant les quartiers résidentiels établis. Ces milieux de vie se caractérisent par une mixité d'usages (commerces, services, bureaux, institutions, habitations, parcs et espaces verts, etc.) concentrée principalement dans le pôle de la gare et le long du boulevard Sainte-Rose Est et de façon plus ponctuelle à certains endroits ou certaines intersections stratégiques sur les artères structurantes. Cette mixité s'exerce à l'intérieur d'un même bâtiment (mixité verticale) ou à l'échelle de la rue (mixité horizontale).

Le pôle de la gare constitue le lieu le plus dense et le plus diversifié du secteur, où se regroupent des commerces et des services, des bureaux et des institutions, le tout en lien avec la fonction résidentielle de plus forte densité, soit l'affectation Mixte de forte densité.

Les quartiers résidentiels existants, composés presque essentiellement de résidences unifamiliales, sont maintenus et préservés dans l'aire d'affectation Résidentielle de faible densité, alors que les nouveaux quartiers à développer pourront faire place à des habitations de moyenne densité dans les affectations Résidentielle de moyenne densité et Mixte de moyenne densité afin d'atteindre les objectifs de densification résidentielle pour une aire TOD.

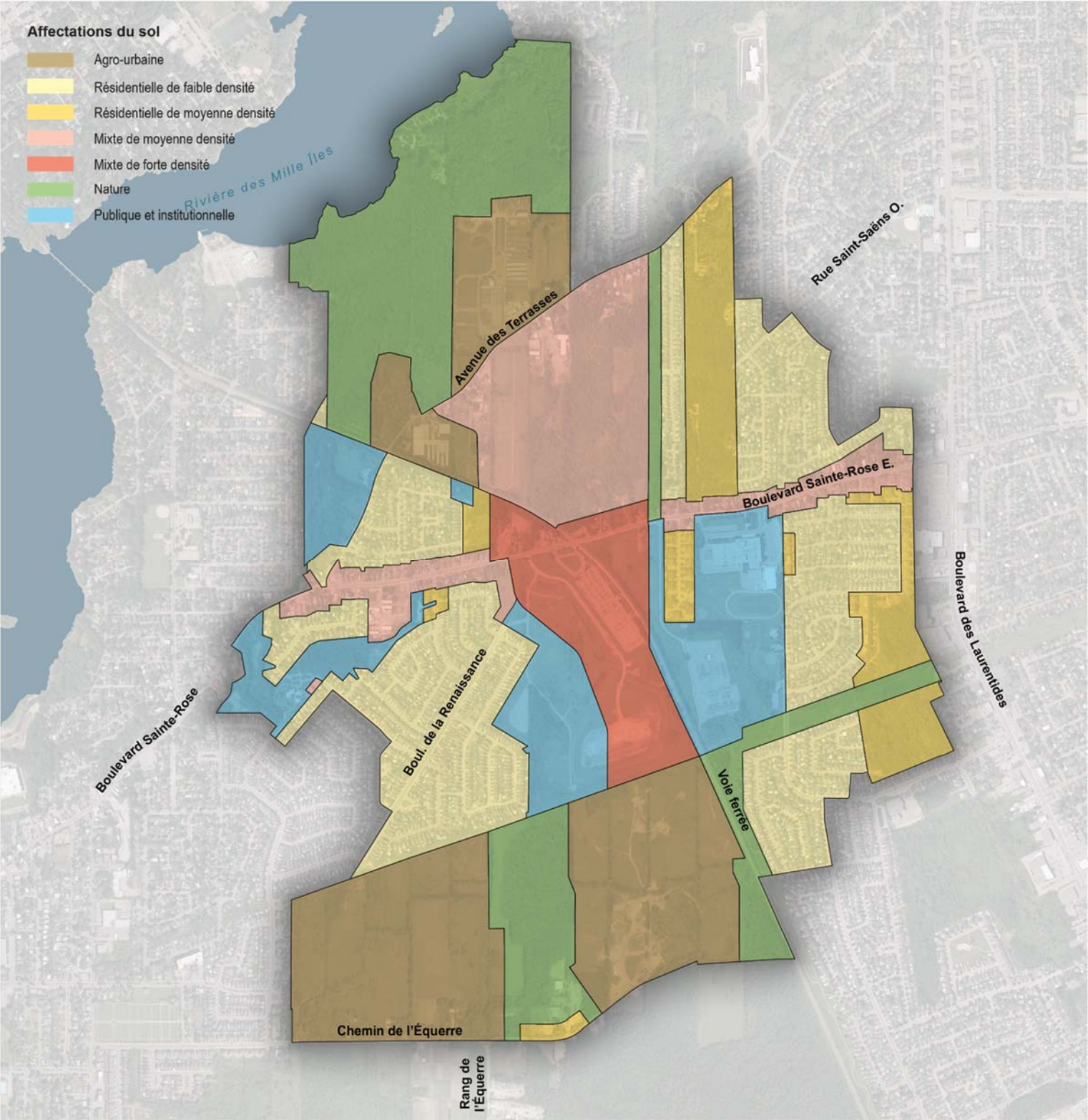
L'augmentation de la population générée par les nouveaux développements nécessitera l'ajout de services publics et institutionnels (affectation Publique et institutionnelle), notamment de nouvelles écoles primaires. La localisation exacte de ces écoles n'est pas encore déterminée, bien que les terrains non développés situés à proximité du pôle de la gare et du bois d'Auteuil puissent être privilégiés. Afin d'assurer la présence d'écoles ou d'autres services publics et communautaires aux endroits requis, et pour bien répondre aux futurs besoins de la population, les établissements institutionnels et communautaires seront autorisés dans la majorité des aires d'affectation du territoire du PPU.

Les parcs et les espaces verts sont autorisés dans toutes les aires d'affectation pour s'arrimer au réseau de la trame verte et bleue composée de milieux naturels, dont les bois d'Auteuil et de l'Équerre. Ces milieux naturels, dans l'affectation Nature, seront protégés et pourront être équipés d'infrastructures d'accueil permettant leur mise en valeur et leur accessibilité. Dans l'affectation Nature, l'habitation de faible impact pourrait être autorisée selon certaines conditions restrictives.

La présence d'inclusions agricoles marque le paysage du secteur, notamment le long de l'avenue des Terrasses et du chemin de l'Équerre. L'aire d'affectation Agro-urbaine permet la continuité de ces activités agricoles, tout en favorisant une requalification graduelle de ces espaces avec la création de quartiers agro-urbains, où se côtoient la fonction résidentielle de moyenne densité et la fonction agricole.

Règle d'interprétation pour la délimitation des aires d'affectation

La délimitation des aires d'affectation coïncide généralement avec les limites cadastrales, les emprises routières et les voies ferrées. Les limites d'une aire d'affectation du territoire font l'objet d'une règle d'interprétation permettant d'ajuster ultérieurement les limites précises aux règlements d'urbanisme, selon les caractéristiques du milieu. Ce rajustement des limites ne pourra cependant s'éloigner de plus de quinze mètres de part et d'autre des limites des aires d'affectation détaillées au plan 3-1.



Plan 3-1 Affectations du sol



Le tableau suivant indique les groupes d’usages autorisés, de façon dominante ou complémentaire, ainsi que les types de structure de bâtiment autorisés et critères applicables à certains des usages autorisés dans le secteur de la gare Sainte-Rose. La réglementation d’urbanisme devra être conforme à ces balises et spécifier, parmi ces groupes d’usages, lesquels seront autorisés par zone et dans quelle condition. Ainsi, la réglementation d’urbanisme pourra être plus restrictive dans certaines zones en autorisant uniquement une partie des groupes d’usages autorisés par aire d’affectation ou en les autorisant uniquement à titre d’usages conditionnels.

Tableau 3-1 Usages, implantation et autres dispositions par aire d’affectation

Aire d’affectation	Groupes d’usages dominants	Type de structure	Groupes d’usages complémentaires	Type de structure	Critères applicables
Résidentielle de faible densité	Habitation de 1 logement	Isolé Jumelé	Récréation extensive	S. O.	S. O.
	Habitation de 2 ou 3 logements	Isolé			
Résidentielle de moyenne densité	Habitation de 1 logement	Contigu	Habitation collective Habitation de chambres Récréation extensive	S. O.	Les habitations de 1 logement de type isolé existantes au moment de l’entrée en vigueur du PPU Gare Sainte-Rose peuvent être reconnues de plein droit quant à leur usage.
	Habitation de 2 ou 3 logements Habitation de 4 logements et plus	Isolé Jumelé Contigu			
Mixte de moyenne densité	Habitation de 1 logement	Contigu	Habitation collective Habitation de chambres Bureau et administration Débit de boissons Commerce de services, de détail, d’hébergement, de restauration et de divertissement Établissement institutionnel et communautaire Artisanat et industrie légère Récréation extensive	Isolé Jumelé Contigu	Les habitations de 1 logement de type isolé existantes au moment de l’entrée en vigueur du PPU Gare Sainte-Rose peuvent être reconnues de plein droit quant à leur usage  Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d’implantation, d’aménagement, de superficie, de circulation générée, d’impact, de rayonnement, etc.  Les activités commerciales et de services peuvent être autorisées de façon ponctuelle, principalement aux intersections des artères structurantes.  Les activités commerciales doivent desservir principalement le quartier et les quartiers limitrophes.
	Habitation de 2 ou 3 logements Habitation de 4 logements et plus	Isolé Jumelé Contigu			
Mixte de forte densité	Habitation de 1 logement	Contigu	Habitation collective Habitation de chambres Débit de boisson Établissement institutionnel et communautaire Activité de rassemblement Récréation extensive Artisanat et industrie légère Équipement de service public léger	Isolé Jumelé Contigu	Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d’implantation, d’aménagement, de superficie, de circulation générée, d’impact, de rayonnement, etc.  Les activités commerciales, de service et de bureaux doivent se concentrer principalement dans le pôle multifonctionnel de la gare illustré au Plan 2-6 – Proposition d’aménagement globale et délimitation des milieux de vie proposés de la section 2.4 Proposition d’aménagement.  Les résidences situées dans le pôle multifonctionnel de la gare doivent comporter des espaces commerciaux au rez-de-chaussée.  Au sud du pôle multifonctionnel de la gare (illustré au Plan 2-6 – Proposition d’aménagement globale et délimitation des milieux de vie proposés de la section 2.4 Proposition d’aménagement), les activités commerciales et de services peuvent être autorisées de façon ponctuelle ou le long d’une artère structurante, principalement aux intersections et doivent être situées uniquement au rez-de-chaussée d’un bâtiment comprenant un usage Habitation.  Les groupes d’usages complémentaires « Débit de boisson » et « Artisanat et industries légères » sont autorisés selon le respect de certains critères (procédure d’usages conditionnels).
	Habitation de 2 ou 3 logements Habitation de 4 logements et plus Bureau et administration Commerce de services, de détail, d’hébergement, de restauration et de divertissement	Isolé Jumelé Contigu			
Publique et institutionnelle	Récréation extensive Établissement institutionnel et communautaire Activité de rassemblement	Isolé Jumelé	Bureau et administration Équipement de service public léger	Isolé Jumelé	S. O.



Aire d’affectation	Groupes d’usages dominants	Type de structure	Groupes d’usages complémentaires	Type de structure	Critères applicables
Nature	Récréation extensive	S. O.	Habitation de 1 logement	Isolé	<p>Du groupe d'usage 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'équipement de loisirs, commerce de restauration de faible superficie et sans service aux tables) sont autorisés.</p> <p>L'usage Habitation doit répondre à des critères d'insertion au milieu en tenant compte de l'environnement floristique, faunique et paysager et être de faible empreinte écologique.</p> <p>Dans le couvert forestier situé à l'intérieur des limites d'un bois, ou d'un corridor forestier d'intérêt identifié à la carte 2-21 du règlement SADR-1, une habitation doit être située sur un terrain d'une superficie minimale de 2 500 m² en bordure d'une rue ouverte à la circulation le 28 août 2014.</p> <p>Les élevages existants au 8 décembre 2017 peuvent être reconnus de plein droit quant à leur usage.</p>
Agro-urbaine	Habitation de 1 logement	Isolé Contigu	Habitation collective Habitation de chambres Bureau et administration Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement Établissement institutionnel et communautaire Récréation extensive Artisanat et industrie légère Culture	Isolé Jumelé	<p>Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d’implantation, d’aménagement, de superficie, de circulation générée, d’impact, de rayonnement, etc.</p> <p>L’usage Habitation de 1 logement de type isolé est autorisé uniquement en vertu de l'article 40 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i>.</p> <p>Les activités commerciales et de services peuvent être autorisées de façon ponctuelle, principalement aux intersections des artères structurantes</p> <p>Les activités commerciales doivent desservir principalement le quartier et les quartiers limitrophes.</p> <p>Le groupe d'usages complémentaires Artisanat et industries légères est autorisé selon le respect de certains critères (procédure d’usages conditionnels)</p> <p>Du groupe d'usages Culture, seuls les usages apiculture, production végétale et ferme expérimentale (sans élevage) sont autorisés.</p> <p>La culture du cannabis n'est pas autorisée.</p>
	Habitation de 2 logements ou plus	Isolé Jumelé Contigu			



### 3.1.2 Hauteurs des bâtiments

Le plan 3-2 montre la répartition des hauteurs minimales et maximales prescrites pour le territoire visé par le PPU Gare Sainte-Rose. De manière générale, les principes retenus pour fixer les hauteurs sont les suivants :

- Pour les milieux résidentiels établis, les hauteurs minimales et maximales varient d'un à trois étages afin de respecter les hauteurs du cadre bâti existant.
- Pour les milieux résidentiels, mixtes et agro-urbains à développer au nord du boulevard Sainte-Rose Est, de part et d'autre de l'avenue des Terrasses et au nord du chemin de l'Équerre, la hauteur maximale est fixée majoritairement à trois étages et à certains endroits à quatre étages. Ces hauteurs permettent la densification du secteur tout en conservant des quartiers à échelle humaine.
- Le long du boulevard Sainte-Rose Est, pour les tronçons déjà construits, la hauteur maximale prescrite est de trois étages, alors que dans la portion du boulevard située à proximité de la gare, la hauteur maximale est de six étages. À cet endroit, les bâtiments situés en front du boulevard pourraient comporter un basilaire d'une hauteur de deux à trois étages afin de s'harmoniser à la hauteur des bâtiments existants situés sur le reste du boulevard.
- Les hauteurs les plus élevées sont concentrées dans le pôle de la gare, au cœur de l'aire TOD, avec un maximum de huit étages. La hauteur d'un bâtiment pourrait toutefois être modulée en front de rue avec la présence d'un basilaire de deux ou de trois étages.

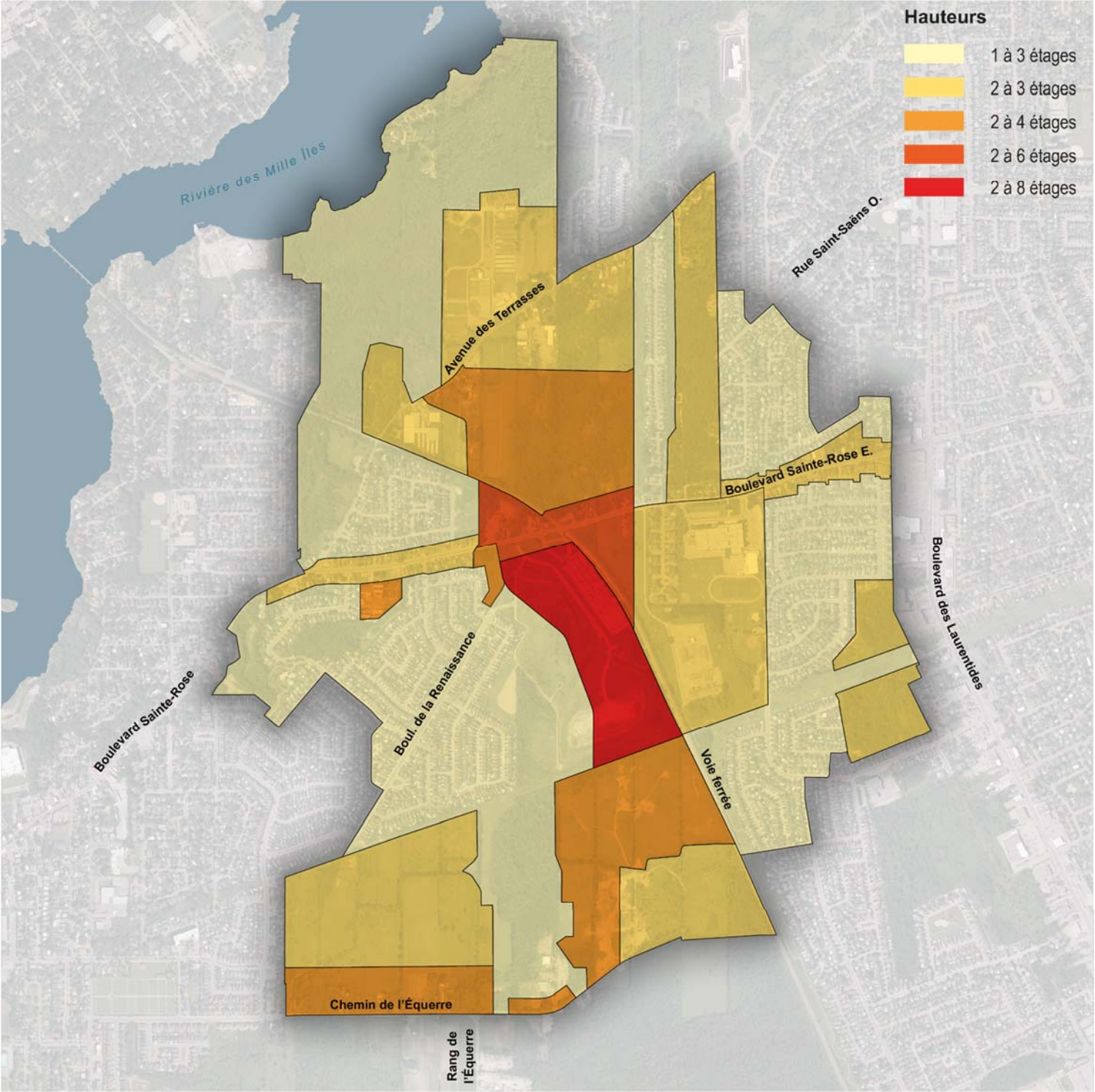
La procédure relative au règlement de PPCMOI pourra être appliquée à tout projet immobilier qui présente un nombre d'étages supérieurs à celui prescrit au plan 3.2 du présent PPU et au règlement de zonage, sans jamais excéder les hauteurs maximales prescrites au SADR.

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

**Règle d'interprétation pour la délimitation des secteurs de hauteur des bâtiments**

La délimitation des secteurs de hauteur autorisée coïncide généralement avec les limites cadastrales, les emprises routières et les voies ferrées.

Les limites d'un secteur de hauteur autorisées font l'objet d'une règle d'interprétation permettant d'ajuster ultérieurement les limites précises aux règlements d'urbanisme, selon les caractéristiques du milieu. Ce rajustement des limites ne pourra cependant s'éloigner de plus de quinze mètres de part et d'autre des limites des secteurs de hauteur détaillées à la carte 3-2.



Plan 3-2      Hauteurs minimales et maximales des bâtiments



### 3.1.3 Plan d’implantation et d’intégration architecturale

En plus des dispositions normatives, la réglementation d’urbanisme devra contenir des dispositions discrétionnaires afin de guider le développement proposé pour le secteur de la gare Sainte-Rose et respecter les orientations et les objectifs énoncés dans le PPU.

Un règlement sur les plans d’implantation et d’intégration architecturale (PIIA) s’appliquera aux territoires, aux projets ou aux bâtiments particuliers qui requièrent une approche particulière en raison de leurs caractéristiques, de leurs particularités ou de leurs sensibilités. La délivrance de permis de lotissement et de construction devra se faire en respect d’objectifs et de critères établis.

Pour le secteur de la gare Sainte-Rose visé par le PPU Gare Sainte-Rose, les territoires, les projets ou les bâtiments particuliers ciblés sont notamment les suivants :

- Projets de lotissement pouvant avoir un impact structurant sur la trame de rues (perméabilité et connectivité), sur la conservation des milieux naturels, sur la dimension et le nombre des espaces publics, etc., de manière à répondre à des orientations de développement durable;
- Projets qui nécessitent un contrôle de l’architecture et de l’aménagement, tels que les bâtiments de six à huit étages et les projets d’insertion dans certains milieux de maintien ou en évolution;
- Territoires de transformation en bordure des artères structurantes de manière à assurer un contrôle de la qualité de l’architecture et des aménagements;
- Territoires et bâtiments sensibles en raison de leur intérêt patrimonial, historique ou paysager afin d’assurer la préservation de leur caractère;
- Terrains situés à proximité de la rivière des Mille Îles;
- Territoires sensibles en raison de leurs caractéristiques naturelles correspondant essentiellement aux bois et corridors forestiers d’intérêt;
- Bâtiments ou espaces à vocation publique ou semi-publique;
- Projets comportant l’aménagement d’espaces privés ouverts au public dans une cour avant ou avant secondaire d’un bâtiment;
- Aménagement de stationnements en structure hors sol;
- Territoires de quartiers agro-urbains.

Les objectifs et critères varieront selon les éléments considérés, mais intégreront de façon non limitative des dispositions particulières en lien avec les éléments suivants :

- Lotissement;
- Trame de rues;
- Insertion des bâtiments au milieu environnant;
- Architecture et implantation des bâtiments;
- Aménagement des terrains;
- Affichage;
- Mobilité et circulation.

#### 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 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 vise notamment à assurer la qualité de l’implantation et de l’intégration architecturale selon des critères tout en tenant compte des particularités de chaque situation ainsi qu’à permettre une intégration des bâtiments et des aménagements dans un milieu où une mise en valeur est souhaitée. Cette approche plus souple d’évaluation des projets à partir de critères plutôt que de normes favorise les échanges entre la Ville et les promoteurs.

Le comité consultatif d’urbanisme (CCU) composé de citoyens et d’élus est un organisme mandaté par le conseil municipal pour donner des avis sur les demandes qui lui sont soumises en matière d’urbanisme et d’aménagement du territoire. Le CCU est mis à contribution dans l’évaluation des projets soumis dans le cadre des PIIA.



### 3.1.4 Tracé et aménagement des voies de circulation

En lien avec l'orientation 2 et ses objectifs, la trame de rues proposée pour l'ensemble du secteur de la gare Sainte-Rose vise à améliorer la perméabilité et la connectivité du réseau de mobilité pour l'ensemble des modes de déplacement, incluant le transport collectif et la mobilité active.

Afin d'assurer la mise en place de cette trame de rues, selon le tracé et les aménagements souhaités pour le territoire visé par le PPU Gare Sainte-Rose, la Ville de Laval entend se prévaloir des pouvoirs qui lui sont accordés en vertu des paragraphes 2°, 5° et 7° de l'article 115 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (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 ou une catégorie d'opérations cadastrales relatives 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.

Cette section présente donc le tracé projeté des voies de circulation du territoire du PPU Gare Sainte-Rose ainsi que les aménagements qui devront être intégrés au règlement de lotissement.

#### Tracé des voies de circulation

Le tracé projeté des voies de circulation montré au plan 3-3 a été défini de manière à améliorer la perméabilité et la connectivité du réseau sur le territoire même du PPU et vers les territoires limitrophes. Composée d'axes structurants ainsi que de rues locales et partagées, la trame viaire a été établie selon différents principes qui visent notamment à rendre les déplacements plus directs et efficaces, notamment pour les modes actifs et collectifs.

Le tracé et l'emplacement des voies de circulation peuvent différer par rapport à ceux projetés, et ce, afin de permettre d'apporter les rajustements nécessaires pour tenir compte des contraintes physiques et/ou naturelles du milieu dans lequel cette nouvelle rue ou ce prolongement de rue s'insère.



Plan 3-3 Tracé projeté des voies de circulation – À titre indicatif



Aménagements des voies de circulation du territoire

La géométrie et l'aménagement des rues proposés dans la présente section s'appuient sur des principes d'aménagement contribuant à l'ambiance, à la qualité et à la durabilité des milieux de vie.

De façon générale, les principes d'aménagement mis de l'avant sont les suivants :

- Miser sur les transports actifs et une circulation douce en milieu résidentiel avec des rues partagées;
- Favoriser l'intégration de bandes paysagères ou noues d'infiltration afin d'améliorer le paysage urbain, de réduire les îlots de chaleur, d'aider à capter une partie des eaux de ruissellement et de rendre les déplacements efficaces et conviviaux;
- Utiliser des végétaux indigènes, nécessitant peu d'entretien et tolérant les sels de déglçage;
- Aménager des rues partagées dans les axes menant aux espaces publics et aux espaces verts.

La trame de rues structurante se compose des axes suivants :

Axe nord-sud avec BHNS

Le nouvel axe structurant nord-sud proposé afin de relier le boulevard Sainte-Rose Est et le chemin de l'Équerre constitue l'épine dorsale et l'artère principale pour le secteur sud du territoire du PPU. Sa géométrie comprend des voies pouvant recevoir le bus à haut niveau de service (BHNS). Il s'agit de la continuité du service de transport collectif structurant actuellement implanté le long du boulevard Le Corbusier dans le secteur plus au sud de la ville. Afin d'encourager les déplacements actifs, la géométrie de cet axe comprend une voie cyclable ainsi qu'un trottoir de chaque côté. Le terre-plein central verdi et planté est suffisamment large pour aménager des voies de virage dédiées aux endroits jugés stratégiques.



Figure 3-1 Aménagement proposé - Axe nord-sud avec BHNS – À titre indicatif

Boulevard Sainte-Rose Est

Le boulevard Sainte-Rose Est constitue l'axe dominant de déplacement est-ouest se retrouvant au centre du territoire du PPU. Un réaménagement de son emprise à proximité de la gare est nécessaire afin de rendre les déplacements actifs plus sécuritaires et d'améliorer l'aspect esthétique et la convivialité des lieux. Il est prévu de réaménager le boulevard Sainte-Rose Est en intégrant des voies cyclables et des trottoirs de chaque côté ainsi que des bandes de séparation végétalisées.

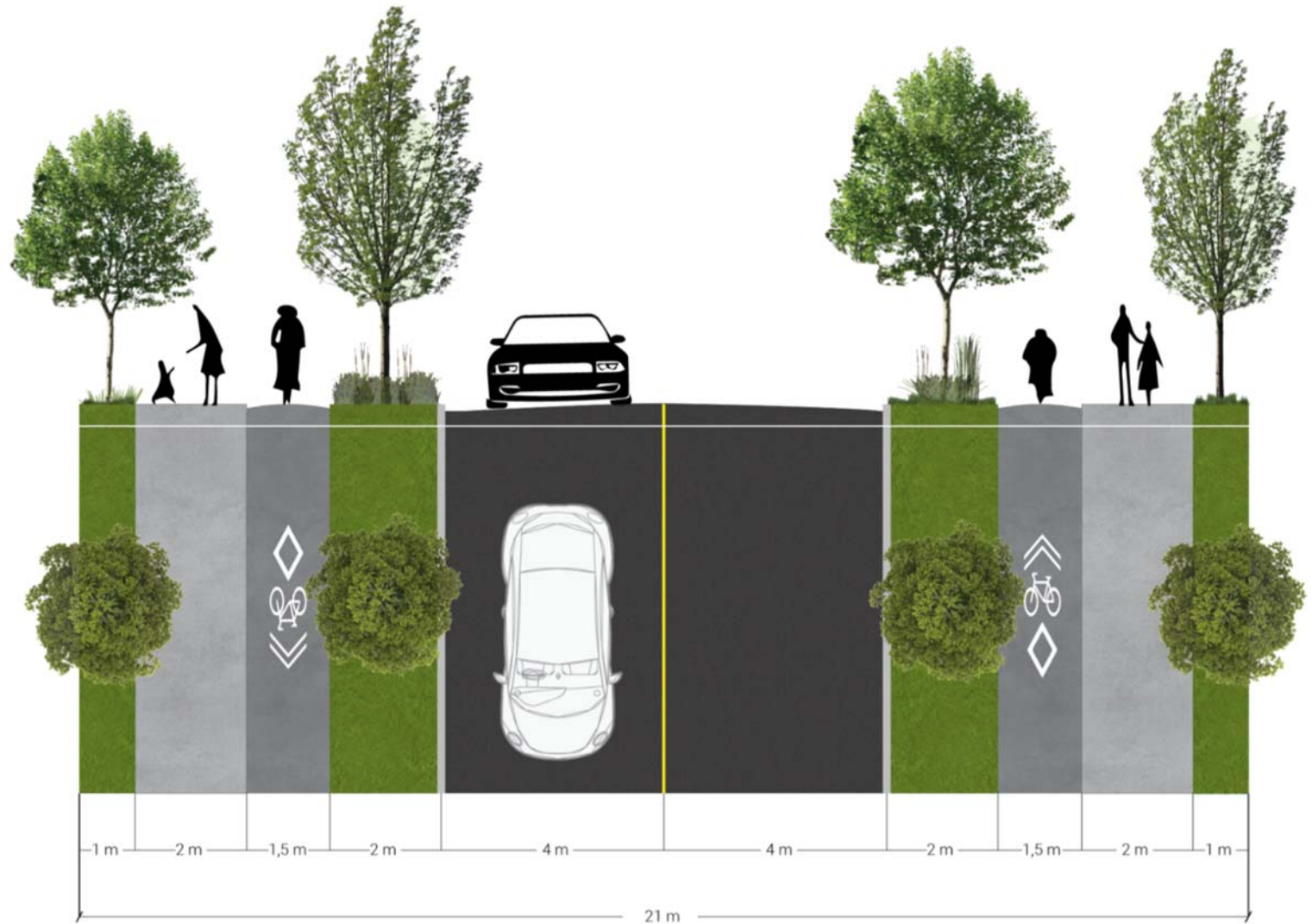


Figure 3-2 Aménagement proposé – Boulevard Sainte-Rose Est – À titre indicatif



Boulevard de la Renaissance

Le boulevard de la Renaissance constitue une artère jusqu'ici incomplète. Son prolongement vers le futur axe structurant nord-sud ainsi que vers le chemin de l'Équerre est essentiel pour une meilleure fluidité des déplacements dans le secteur. La géométrie des tronçons de prolongement ainsi que du segment existant à réaménager prévoit une voie cyclable et un trottoir de chaque côté ainsi que des bandes de séparation végétalisées.

Rue Saint-Saëns Ouest

La rue Saint-Saëns Ouest constitue une collectrice est-ouest d'importance se heurtant actuellement à un cul-de-sac. Afin d'augmenter la perméabilité du réseau routier dans la portion nord du territoire du PPU, il est proposé de continuer son tracé vers l'ouest afin d'atteindre l'avenue des Terrasses. Le type d'aménagement proposé pour ce tronçon est le même que celui du boulevard de la Renaissance.

Axe nord-sud entre la rue Saint-Saëns Ouest et le boulevard Sainte-Rose Est

Cet axe jouera un rôle important de liaison pour le secteur situé au nord du boulevard Sainte-Rose Est. Le type d'aménagement proposé pour ce tronçon est le même que celui du boulevard de la Renaissance et de la rue Saint-Saëns.

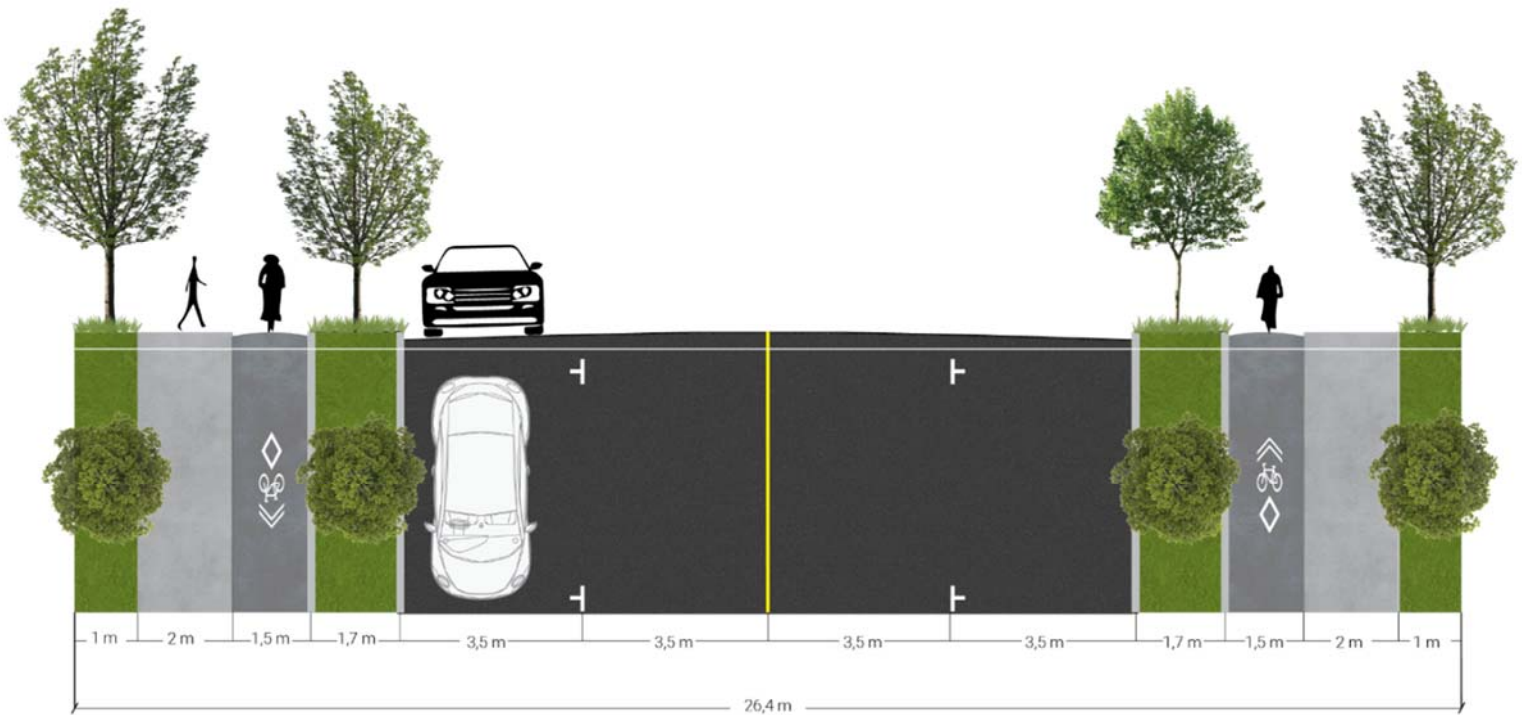


Figure 3-3 Aménagement proposé – Boulevard de la Renaissance, rue Saint-Saëns Ouest et axe nord-sud entre la rue Saint-Saëns Ouest et le boulevard Sainte-Rose Est – À titre indicatif

Chemin de l'Équerre

Le chemin de l'Équerre, dans sa configuration actuelle, ne permet pas de desservir convenablement le développement prévu dans la portion sud du territoire du PPU. Un réaménagement s'avère nécessaire afin d'intégrer des voies cyclables et des trottoirs de chaque côté.

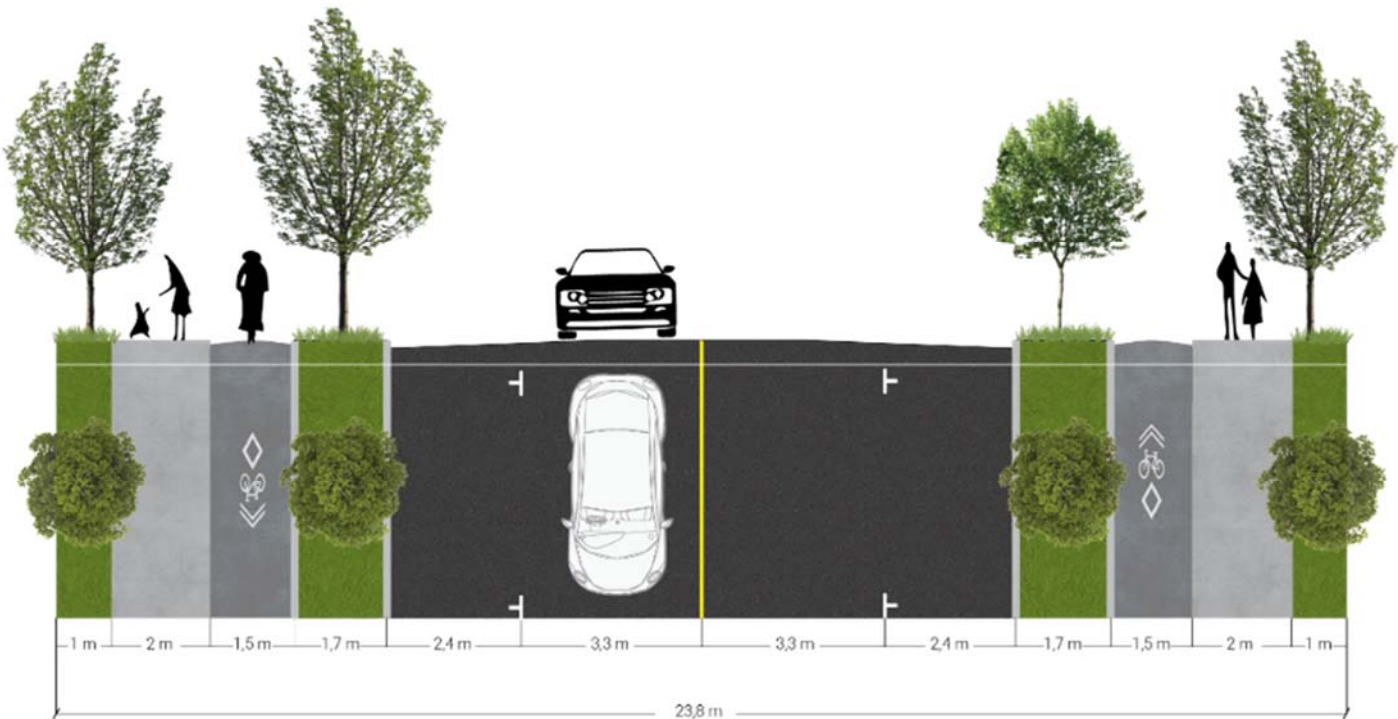


Figure 3-4 Aménagement proposé – Chemin de l'Équerre – À titre indicatif

Avenue des Terrasses

La configuration actuelle de l'avenue des Terrasses doit être réajustée afin de la rendre plus sécuritaire pour les déplacements piétons et cyclables. La géométrie proposée pour cet axe comprend des voies cyclables et trottoirs de chaque côté.

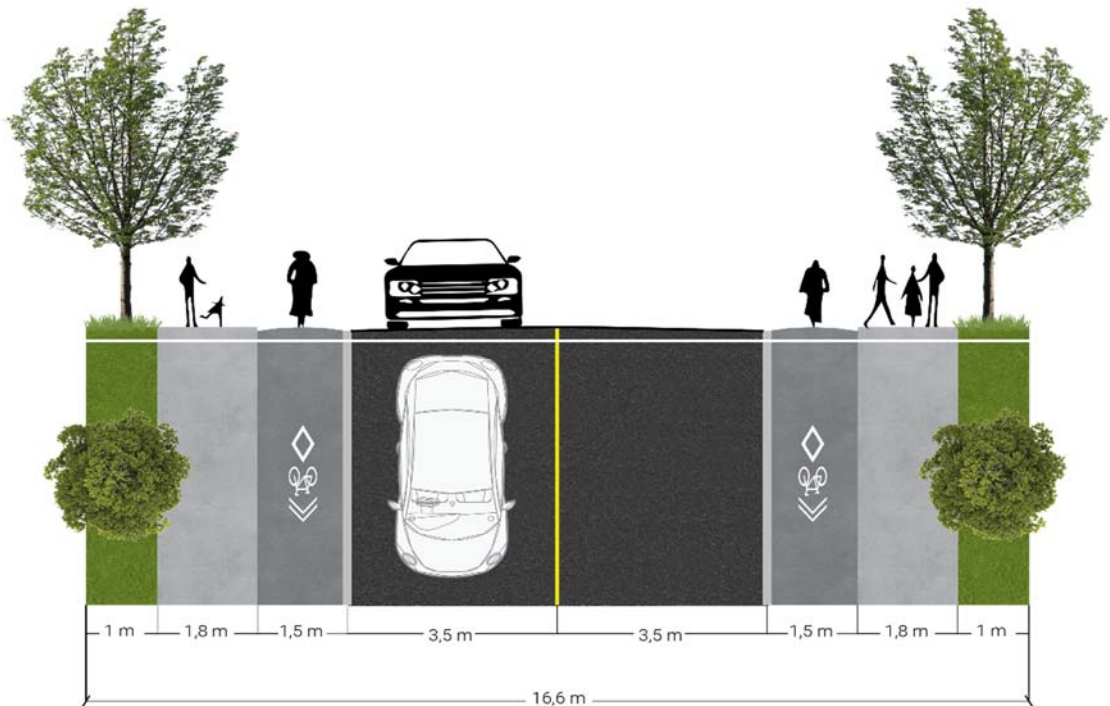


Figure 3-5 Aménagement proposé – Avenue des Terrasses – À titre



La trame de rues locale se compose des types de rues suivants :

La rue locale standard

La rue locale standard propose une géométrie plutôt traditionnelle dans la mesure où les modes de transport sont canalisés dans des corridors qui leur sont consacrés. La rue locale standard comprend deux voies dédiées à la circulation automobile (une par direction) ainsi qu'une voie dédiée au stationnement sur rue, ponctuée de saillies de verdure. Des trottoirs se retrouvent, de part et d'autre de l'emprise, éloignés des voies de circulation automobile par des noues paysagères.

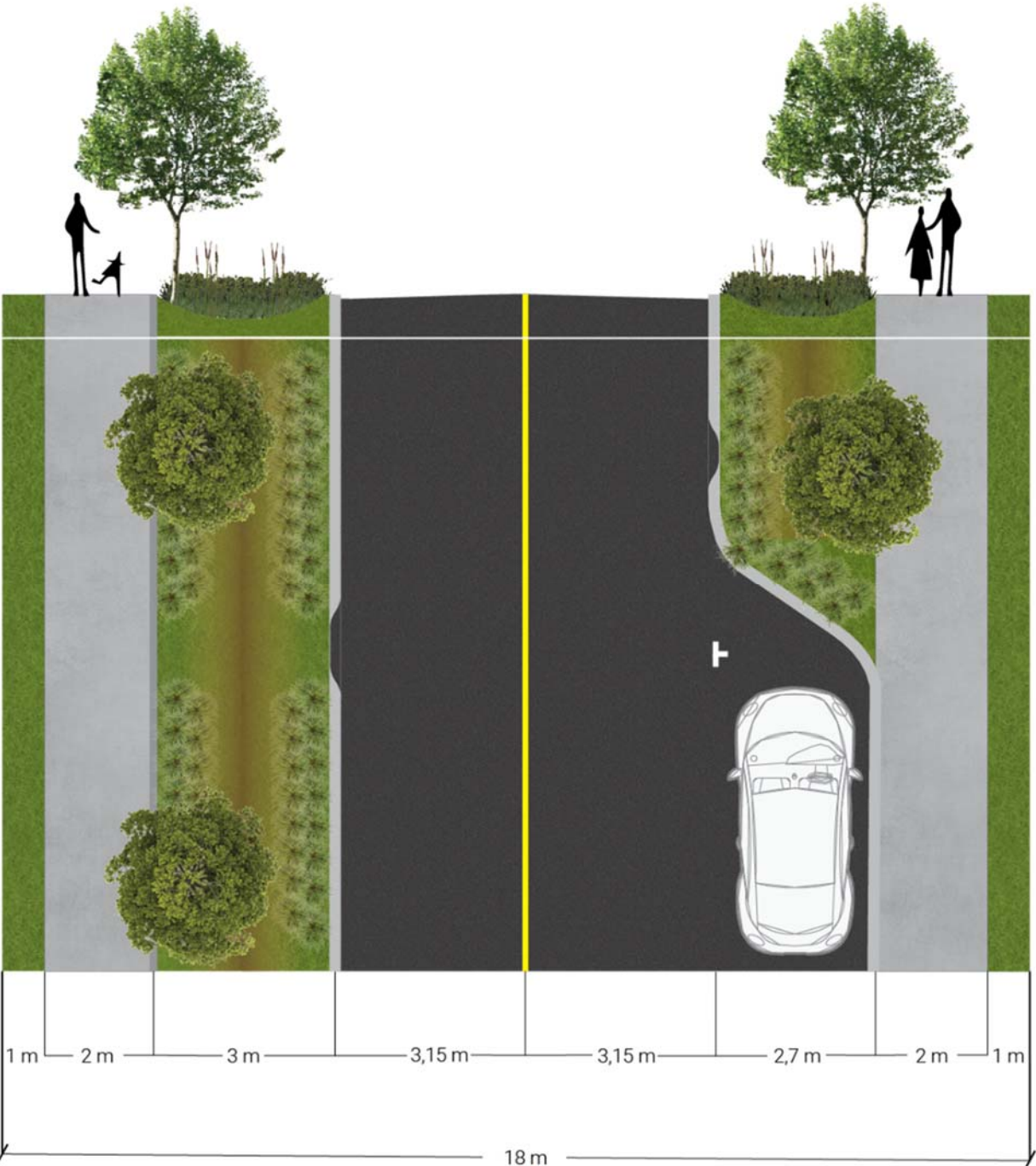


Figure 3-6 Aménagement proposé – Rue locale standard – À titre indicatif

La rue partagée

La rue partagée décloisonne les corridors de circulation afin d'offrir un seul et unique endroit où les modes de transport automobile et actif partagent l'espace. Ainsi, piétons, vélos et véhicules motorisés se côtoient dans un lieu de circulation qui est aussi un milieu de vie.



Figure 3-7 Aménagement proposé – Rue partagée – À titre indicatif



Le règlement de lotissement devra prévoir que toute opération cadastrale ou une catégorie d'opération cadastrale relative à une voie de circulation et à son emplacement à l'intérieur du territoire visé par le PPU Gare Sainte-Rose concorde avec le Plan 3-3 – Tracé projeté des voies de circulation ainsi qu'avec les aménagements proposés aux figures 3-1 à 3-7 de la présente section. La réglementation d'urbanisme devra également prévoir que l'assiette de ces voies de circulation soit cédée gratuitement à la Ville.

De plus, le règlement L-12400 concernant les ententes portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux, et sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux, devra être modifié de manière à assurer que les infrastructures et les équipements municipaux réalisés dans le cadre d'un projet immobilier à l'intérieur du territoire visé par le PPU Gare Sainte-Rose soient conformes aux aménagements proposés aux figures 3-1 à 3-7.



### 3.1.5 Gestion du stationnement

La planification du secteur de la gare Sainte-Rose étant intrinsèquement liée à la planification de la mobilité, il est essentiel de mettre en place les bonnes mesures pour assurer une gestion adéquate du stationnement. Les principes de l’aire TOD visent la création de milieux de vie animés qui sont favorables à l’utilisation du transport en commun, aux déplacements sur de courtes distances ainsi qu’au développement à échelle humaine. L’espace dédié au stationnement doit donc être aménagé en fonction de ces principes en plus de limiter son impact visuel, la création d’îlots de chaleur et une rupture du cadre bâti qu’il peut créer dans les quartiers plus denses. La gestion optimale et durable du stationnement permettra d’optimiser la convivialité du lieu pour une plus grande variété d’usagers.

#### Politique du stationnement de Laval

La Ville de Laval s’est dotée en 2019 d’une politique du stationnement afin de répondre aux enjeux d’implantation et de gestion des espaces de stationnement. La politique s’appuie sur quatre leviers qui visent à améliorer la gestion du stationnement sur rue, à optimiser l’utilisation des sols, à encourager le déploiement et l’utilisation des modes alternatifs de transport ainsi qu’à réduire les îlots de chaleur. La gestion du stationnement dans le secteur de la gare Sainte-Rose s’arrime donc avec les objectifs et le plan de mise en œuvre de la Politique de stationnement de Laval et sera traduite dans la réglementation d’urbanisme de concordance au PPU.

#### Stationnement sur rue

En lien avec les objectifs de la Politique du stationnement, le cœur du secteur de la gare Sainte-Rose pourrait faire l’objet d’une tarification au moment opportun et favoriser le stationnement sur rue de courte durée à proximité des lieux commerciaux, notamment à l’intérieur du pôle multifonctionnel. De plus, la trame de rues locale pourrait faire place à une répartition du stationnement sur rue par une alternance entre des saillies végétalisées et des zones pavées pour stationnement. Le stationnement pourrait être autorisé des deux côtés de la rue tout au long de l’année et des zones réservées aux résidents du secteur, par un système de vignettes par exemple, pourraient être créées à certains endroits afin d’éviter les débordements dans les rues résidentielles locales.

La bonification du réseau piétonnier, la création de rues partagées et la poursuite du déploiement du réseau cyclable contribueront à diminuer les besoins en cases de stationnement sur rue et par le fait même, à réduire les îlots de chaleur. Des bornes de vélos en libre-service pourraient également être déployées dans l’aire TOD et en pourtour afin d’offrir un mode de transport alternatif permettant d’accéder au site de la gare Sainte-Rose.

Certaines cases de stationnement sur rue pourront être aménagées pour accueillir des véhicules d’autopartage et des véhicules électriques. Par ailleurs, des « dépose-minute » sur rue pourraient être aménagés aux abords du terminus intermodal à proximité de la gare.

#### Stationnement incitatif

Le stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose compte actuellement 713 cases de stationnement. Il s’agit d’un espace largement minéralisé avec une importante empreinte au sol qui contribue aux îlots de chaleur urbains. La planification détaillée prévoit l’intensification et la création d’un pôle multifonctionnel optimal dans le secteur. Dans cet esprit, il est essentiel d’entreprendre des discussions avec Exo (propriétaire du terrain de stationnement et exploitant de la ligne de train Saint-Jérôme) afin d’établir les possibilités de consolidation et d’optimisation de cet espace de stationnement en vue de le requalifier à des fins urbaines.

Le développement du pôle de la gare pourrait donc amener à considérer le réaménagement du stationnement incitatif en souterrain ou étagé ainsi qu’une réduction du nombre de cases, le cas échéant. Une telle intervention se ferait de concert avec la bonification de l’accessibilité au secteur de la gare en transport actif et collectif. Il n’est pas exclu qu’une partie du stationnement réaménagée en souterrain puisse être partagée avec le stationnement d’établissements qui seront érigés à proximité. L’accessibilité par la plus grande variété d’usagers possible est nécessaire pour ancrer le secteur comme nouveau pôle de multimodalité.

#### Stationnement privé

Dans l’optique de favoriser la multimodalité et la convivialité des lieux, plusieurs mesures seront mises en place pour limiter l’espace extérieur utilisé par le stationnement. Comme il a été mentionné précédemment, ces mesures devront être traduites dans la réglementation d’urbanisme de la Ville. Celles-ci pourront viser, sans s’y limiter aux éléments suivants :

- La réduction du nombre de cases minimales requis en fonction des usages;
- L'imposition d'un pourcentage de verdissement minimal par terrain et d'un pourcentage d'occupation maximale du pavage destiné aux véhicules;
- La réduction du nombre minimal de cases selon leur proximité à la gare et au terminus intermodal;
- L'aménagement de cases intérieures et la construction de stationnements souterrains ou de sous-terrasses pour certains usages;
- Une réduction du nombre d’entrées charretières et de voies d’accès aux aires de stationnement depuis la voie publique tout en favorisant la mise en commun de celles-ci;
- Le partage d’espaces de stationnement entre les différents groupes d’usages et/ou entre des lots avoisinants;
- L'obligation de prévoir des bornes de recharge pour véhicules électriques;
- L'aménagement d'espaces verts proportionnellement au nombre de cases de stationnement extérieur construites;
- L'aménagement d'espaces de stationnement favorisant la gestion à la source des eaux de pluie et l'infiltration par le biais d'aménagements végétalisés;
- L'ajout obligatoire de stationnements pour vélo pour l'ensemble des fonctions urbaines;
- L'aménagement obligatoire de parcours piétons directs et sécuritaires et distincts des aires de circulation véhiculaire.



Figure 3-8      Emprise au sol du stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose



# 3.2 Plan d’action

Le plan d’action du tableau 3.2 constitue une feuille de route sommaire permettant de concrétiser l’atteinte des orientations et objectifs d’aménagement et de développement pour le secteur de la gare Sainte-Rose.

Les actions proposées ont été réparties en trois catégories :

- 1. Planification : cette catégorie comprend des études diverses de caractérisation, d’opportunité, de faisabilité, de potentiel, de capacité, etc. Ces documents de travail constitueront des intrants pour d’autres actions ou pour la mise en œuvre générale du PPU, et serviront d’aide à la prise de décision pour les instances de la Ville. Les études et les analyses découlant directement d’un projet donné (nommées études d’avant-projet) sont cependant incluses dans les actions de projet. Les programmes sont également inclus dans cette catégorie.
- 2. Collaborations et partenariats : cette catégorie comprend tous les processus de concertation, négociation, démarchage et représentation auprès de partenaires publics, parapublics ou privés.
- 3. Projets : cette dernière catégorie regroupe toutes les actions qui toucheront concrètement le territoire du secteur de la gare Sainte-Rose. 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 pour les travaux de réalisation ; toutes les actions de projet incluent, le cas échéant, les études d’avant-projet, la préparation des plans et devis et leur exécution. De la même façon, les actions de projet liées à l’aménagement de parcs ou d’espaces publics, de places publiques ou de stationnements transitoires incluent au préalable l’identification de sites.

Le plan propose les horizons de mise en place de ces actions qui se feront à court terme (0-5 ans), à moyen terme (5-10 ans), à long terme (+10 ans), ou en continu.

Il est à noter que ce plan d’action constitue des intentions et souhaits du conseil municipal de la Ville de Laval et est présenté à titre indicatif. Il ne s’agit pas d’engagements définitifs puisque plusieurs impondérables pourraient survenir et la priorisation des interventions pourrait varier dans le temps.

Tableau 3-1 Plan d’action

Actions	Horizon				Porteur	Collaborateur
	0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	Continu		
Actions – Planification						
1. Élaborer un concept d’aménagement et une planification stratégique d’intervention au parc Arthur-Lessard.					Ville de Laval	
2. Réaliser une étude de circulation pour le territoire du PPU et le secteur du bois de L’Équerre.					Ville de Laval	
3. Réaliser un plan stratégique du réseau de parcs et d’espaces verts sur le territoire du PPU en lien avec le Plan 2-2 – Trame verte et bleue proposée et les recommandations du plan directeur des parcs et espaces publics.					Ville de Laval	
4. Réaliser un plan de mise en œuvre et un plan de gouvernance des parcs de type agro-urbains.					Ville de Laval	Organismes communautaires Producteurs agricoles de Laval
5. Planifier un projet de restauration des milieux humides et hydriques contribuant à l’amélioration du réseau écologique décrit au Plan de conservation des milieux naturels (ex. : remise à ciel ouvert de la portion canalisée du cours d’eau Brodeur).					Ville de Laval	
6. Planifier des infrastructures de loisirs et sportives à l’échelle du quartier en tenant compte de l’offre et des besoins à l’échelle du territoire de Laval.					Ville de Laval	
7. Élaborer un plan directeur et une étude de conception préliminaire pour les réseaux d’égouts sanitaires et pluviaux pour le développement du secteur du PPU Gare Sainte-Rose.					Ville de Laval	
8. Planifier des ouvrages de gestion des eaux pluviales à partir du plan directeur et de l’étude de conception préliminaire des égouts du PPU.					Ville de Laval	
9. Procéder à une réflexion sur la gestion des neiges usées et la mise en place de nouvelles pratiques de déneigement limitant l'utilisation des dépôts à neige sur le territoire de Laval et gérant la fermeture du dépôt de Sainte-Rose.					Ville de Laval	
10. Procéder à une réflexion sur le stationnement sur rue dans le secteur et la mise en place de nouveaux modes de transport partagé (ex. : service d’autopartage).					Ville de Laval	
11. Évaluer l’opportunité de développer un programme pour favoriser l’intégration de standards d’écoconception à la construction et à la rénovation de bâtiments dans le secteur de la gare Sainte-Rose.						
12. Compléter l’estimation des coûts et des retombées fiscales de la mise en œuvre du PPU.					Ville de Laval	

## Liste des acronymes

- BHNS : Bus à haut niveau de service
- CSSL : Centre de services scolaire de Laval
- OBNL : Organisme à but non lucratif
- OMHL : Office municipal d’habitation de Laval
- STL : Société de transport de Laval
- ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain



Actions	Horizon				Porteur	Collaborateur
	0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	Continu		
Actions – Collaboration et partenariat						
13. Collaborer avec la STL pour évaluer la faisabilité des projets suivants : <ul style="list-style-type: none"><li>Aménagement d'un terminus intermodal</li><li>Déploiement d'un réseau de BHNS pour desservir la gare.</li></ul>					Ville de Laval	STL
14. Entamer des discussions avec Exo pour évaluer la faisabilité de l'aménagement d'un parterre d'accueil de la gare.					Ville de Laval	Exo
15. Entamer des discussions pour la cession/mise en vente d'une portion du stationnement incitatif en vue d'une requalification du site à des fins mixtes (résidentiel, institutionnel, bureau, commercial, etc.) et de son réaménagement.					Ville de Laval	Exo Promoteurs immobiliers
16. Négocier avec le Canadien Pacifique pour l'aménagement d'un passage sous-terrain piéton/cyclable sous l'emprise ferroviaire au sud de la gare Sainte-Rose, dans la continuité de l'emprise hydroélectrique et dans un axe nord-sud au nord du boulevard Sainte-Rose Est.					Ville de Laval	Canadien Pacifique
17. Collaborer avec le Centre de services scolaire de Laval afin d'identifier les besoins et les sites propices à la construction de nouvelles écoles primaires en arrimage avec le développement du secteur.					Ville de Laval	CSSL
18. Consulter le milieu communautaire afin de cibler les besoins en équipement et services.					Ville de Laval	Organismes du milieu communautaire
19. Se concerter avec les partenaires pour le développement de projets de logements sociaux, abordables et familiaux.					Ville de Laval	Coopératives ou OBNL d'habitation OMHL
20. Entreprendre des démarches auprès d'Hydro-Québec en vue d'utiliser les emprises de lignes électriques à des fins de mobilité active, et des fins écologiques et récréatives dans le cadre de la trame verte et bleue.					Ville de Laval	Hydro-Québec
Actions –Projet1 (réalisation de travaux d'aménagement, réaménagement, construction et développement)						
21. Prolonger le boulevard de la Renaissance, tronçon nord (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
22. Prolonger le boulevard de la Renaissance jusqu'au chemin de l'Équerre, tronçon sud (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
23. Réaménager le boulevard de la Renaissance, tronçon existant (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
24. Prolonger la rue Saint-Saëns Ouest, tronçon vers l'est (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
25. Prolonger la rue Saint-Saëns Ouest, tronçon vers l'ouest jusqu'à l'avenue des Terrasses (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
26. Aménager un axe nord-sud, entre le prolongement de la rue Saint-Saëns Ouest et du boulevard Sainte-Rose Est (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
27. Réaménager l'avenue des Terrasses (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
28. Réaménager le boulevard Sainte-Rose Est, portion ouest à partir de la voie ferrée (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	Canadien Pacifique
29. Réaménager le boulevard Sainte-Rose Est, portion est à partir de la voie ferrée (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
30. Aménager un nouvel axe structurant nord-sud entre le boulevard Sainte-Rose Est et le chemin de l'Équerre (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
31. Réaménager le chemin de l'Équerre (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
32. Aménager des rues partagées au sein des secteurs de développement.					Ville de Laval	Promoteurs immobiliers
33. Aménager un réseau cyclable comprenant l'ensemble du mobilier nécessaire en concordance avec les objectifs du Plan de mobilité active de Laval et du Plan directeur du réseau cyclable de Laval.					Ville de Laval	

<sup>1</sup> Les prolongements ou réaménagements des voies de circulation incluent les trottoirs et les voies cyclables ainsi que l'installation de nouvelles infrastructures souterraines (aqueduc, égout et pluvial) ou leur remplacement, le cas échéant. Ces prolongements ou réaménagements seront réalisés selon les aménagements de la section 3.1.4 Tracé et aménagements des voies de circulation



Actions	Horizon				Porteur	Collaborateur
	0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	Continu		
34. Aménager un passage sous-terrain piéton/cyclable sous l’emprise ferroviaire au sud de la gare Sainte-Rose, dans la continuité de l’emprise de ligne électrique et dans un axe nord-sud au nord du boulevard Sainte-Rose Est.					Ville ee Laval	Canadien Pacifique
35. Intégrer des liens cyclables et piétonniers sur les domaines privé (projets immobiliers) et public (parcs et espaces verts) pour constituer un réseau de mobilité active continu et connecté à l’ensemble du territoire du PPU, selon le Plan 2-4 – Réseaux de mobilité active et collective existants et proposés.					Ville de Laval	Promoteurs immobiliers
36. Aménager le parc Arthur-Lessard (mise en chantier) selon la planification stratégique pour son développement.					Ville de Laval	
37. Aménager une place publique centrale au cœur du pôle de la gare.					Ville de Laval	
38. Aménager des parcs et des espaces publics dans chaque quartier agro-urbain comprenant des espaces dédiés à l’agriculture urbaine.					Ville de Laval	Organismes communautaires
39. Aménager des espaces publics linéaires dans les emprises de lignes électriques et le long de l’emprise ferroviaire à des fins de mobilité active, et des fins écologiques et récréatives dans le cadre de la trame verte et bleue.					Ville de Laval	Hydro-Québec
40. Aménager un réseau de parcs et d’espaces publics sur l’ensemble du territoire du PPU.					Ville de Laval	
41. Faire l’acquisition de terrains dans les bois d’Auteuil et de l’Équerre au gré des opportunités et en fonction de la stratégie d’acquisition du Service de l’environnement et de l’écocitoyenneté.					Ville de Laval	
42. Aménager un corridor écologique continu liant entre eux les berges, les bois de l’Équerre et d’Auteuil ainsi que les parcs tel qu’illustré au Plan 2-2 – Trame verte et bleue proposée.					Ville de Laval	Hydro-Québec Canadien Pacifique
43. Mettre en œuvre des projets de construction de nouveaux équipements culturels, sportifs et communautaires.					Ville de Laval	
44. Identifier des terrains à des fins de logement social ou abordable, dont certains terrains municipaux, et évaluer leur potentiel de développement.					Ville de Laval	
45. Installer un mobilier urbain et d’équipements municipaux adaptés aux diverses clientèles.					Ville de Laval	
46. Aménager des ouvrages de gestion des eaux pluviales, incluant de futurs bassins de rétention à des fins utilitaires et paysagères, intégrés aux parcs municipaux et pouvant être utilisés pour certaines activités.					Ville de Laval	Promoteurs immobiliers
47. Construire une conduite de dérivation d’une partie des eaux sanitaires tributaires de la station de pompage Sainte-Rose afin de dériver ces eaux vers l’aval de la station de pompage Sainte-Rose.					Ville de Laval	Promoteurs immobiliers
48. Réaliser des travaux pour la mise en place des mesures compensatoires nécessaires afin de compenser les débits qui seront ajoutés au réseau sanitaire.					Ville de Laval	