

Programme particulier d'urbanisme Centre-ville

À la confluence des expériences



Mot du maire



Chères citoyennes, chers citoyens,

L'adoption de ce programme particulier d'urbanisme constitue une étape décisive quant à la planification du centre-ville de Laval. Depuis le lancement de la présente démarche participative, l'an dernier, vous avez partagé vos idées et vos opinions sur ce document qui définira notre futur centre-ville. Cette démarche, qui a d'ailleurs suivi d'autres consultations liées au centre-ville au cours des cinq dernières années, a permis à la Ville de Laval d'élaborer une vision et des orientations d'aménagement qui sont en cohérence avec les aspirations de tous.

Cette planification concertée s'inscrit dans la révision de notre schéma d'aménagement et de développement du territoire ; elle nous aura donc offert les outils nécessaires à la transformation cohérente et durable du centre-ville lavallois. Celui-ci deviendra un lieu névralgique et attrayant, tant du point de vue de la mobilité active et diversifiée, de la culture et de la vie de quartier que celui du commerce de proximité et du développement économique régional.

De plus, je suis très fier de constater le déploiement concret de notre vision stratégique *Laval 2035 : urbaine de nature*, notamment par la restructuration des espaces verts en plein cœur de notre centre-ville. Ce sera un lieu inspirant et d'envergure métropolitaine, composé d'une mosaïque de quartiers animés et distinctifs, qui suit résolument les préceptes du développement durable.

En terminant, je remercie les équipes de la Ville de Laval qui ont dirigé cette vaste et impressionnante consultation, laquelle a permis une véritable collaboration avec vous, qui êtes tous animés par le désir de jouer un rôle actif dans votre communauté.

Marc Demers
Maire de Laval

Mot du vice-président du comité exécutif



Chères citoyennes, chers citoyens,

Un grand pas est franchi, avec l'adoption du programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Laval. Vous avez répondu à l'appel de la Ville, en prenant part à cette importante consultation, pour que les visions de tous se rejoignent dans ce futur pôle métropolitain. À travers une vision d'aménagement et six projets structurants, nous avons pu dresser un portrait clair et cohérent des aménagements qui contribueront à transformer l'image et l'identité du centre-ville.

L'équilibre entre la nature et l'urbanité ainsi que la diversité sont au cœur de la conception de ce centre-ville en transformation. Cela sera visible, notamment, par l'arrimage des espaces verts avec les infrastructures de transport en commun et par la place accordée à la mobilité active et au design urbain. De plus, la mixité des équipements et des usages ainsi que la diversité sociale seront au cœur de la vie culturelle et de quartier, ce qui se traduira concrètement par des infrastructures qui répondent aux besoins de tous les résidents et par des lieux publics hautement dynamiques, et ce, en toutes saisons.

Cet équilibre et cette diversité seront aussi remarquables dans l'inclusion, dans cette mosaïque de quartiers, d'un pôle économique fort et consolidé et d'une offre adéquate en logements sociaux. Le centre-ville de Laval sera donc un ensemble de milieux de vie sains et durables, où le commerce de proximité a sa place, tout en étant un grand centre de développement économique et culturel.

Je vous remercie de votre implication et de votre contribution dans cette démarche participative qui guidera le déploiement futur de Laval.

Stéphane Boyer
Vice-président du comité exécutif

Structure du document

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

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

La seconde partie constitue le cœur du PPU. Il présente la vision d'aménagement pour le territoire ainsi que le concept d'aménagement, les orientations et les objectifs ciblés pour chacune d'entre elles.

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

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

La cinquième et dernière partie présente les balises d'aménagement. Celles-ci permettront de guider le développement de façon évolutive tant sur le domaine public que privé, conformément à la vision et aux intentions d'aménagement du PPU.

Table des matières

Partie 1 – Contexte

1.1	Cadre de planification	7
1.2	Territoire d'application	9
1.3	Historique d'urbanisation	10
1.4	Attentes du milieu	12
1.5	Retour sur le diagnostic	12
1.6	Analyse urbaine	13
1.7	Potentiel de transformation	16

Partie 2 – Vision d'aménagement

2.1	Énoncé de vision	19
2.2	Concept d'aménagement	20
2.3	Orientations	23

Partie 3 – Projets structurants

3.1	Projets phares	37
3.2	Projets identitaires	47

Partie 4 – Mise en œuvre

4.1	Affectations du sol	55
4.2	Hauteurs des bâtiments	60
4.3	Tracé projeté des voies de circulation	62
4.4	Outils discrétionnaires	71
4.5	Plan d'action	72

Partie 5 – Balises d'aménagement

5.1	Balises générales	79
5.2	Balises sectorielles	94

Liste des plans

Partie 1

Plan 1.2	Territoire d'application du PPU centre-ville	9
Plan 1.3a	Territoire du centre-ville en 1931	10
Plan 1.3b	Territoire du centre-ville en 1961	10
Plan 1.3c	Territoire du centre-ville en 1983	11
Plan 1.3d	Territoire du centre-ville en 2018	11
Plan 1.7	Potentiel de transformation du centre-ville	16

Partie 2

Plan 2.2a	Nature, urbanité et intensité	20
Plan 2.2b	Milieux de vie interconnectés	21
Plan 2.2c	Espaces publics emblématiques	22
Plan 2.3a	Espaces verts et publics existants et proposés	23
Plan 2.3b	Trame viaire existante et proposée	26
Plan 2.3c	Voies cyclables existantes et voies cyclables et actives proposées	29
Plan 2.3d	Réseaux de transports collectifs existant et proposé	31

Partie 3

Plan 3.1a	Emplacement proposé du parc linéaire du Souvenir	37
Plan 3.1b	Emplacement proposé du parc de l'innovation	41
Plan 3.1c	Emplacement proposé des interventions sur le boulevard Saint-Martin	44
Plan 3.2a	Emplacement proposé de la boucle culturelle	47
Plan 3.2b	Emplacement proposé de l'esplanade de l'Avenir	49
Plan 3.2c	Emplacement proposé de la rue commerciale	51

Partie 4

Plan 4.1	Affectations du sol	55
Plan 4.2	Hauteurs minimales et maximales des bâtiments	60
Plan 4.3	Tracé projeté des voies de circulation	62

Partie 5

Plan 5.1.1a	Grandes artères existantes	79
Plan 5.1.2a	Autoroutes et leurs abords	84
Plan 5.1.3a	Trame de rues et îlots	86
Plan 5.1.4a	Espaces verts et places publiques	88
Plan 5.2a	Secteurs du centre-ville	94
Plan 5.2.1a	Secteurs de maintien ou de consolidation	95
Plan 5.2.1b	Implantation de liens actifs et de nouvelles ruesT	96
Plan 5.2.1c	Augmentation du nombre d'intersections	96
Plan 5.2.1d	Secteur 3 (rues)	98
Plan 5.2.1e	Secteur 7 (rues)	98
Plan 5.2.1f	Secteur 11 (rues)	98
Plan 5.2.1g	Secteur 13 (rues)	99
Plan 5.2.1h	Secteur 15 (rues)	99
Plan 5.2.1i	Secteur 3 (parcs et places publiques)	101
Plan 5.2.1j	Secteur 7 (parcs et places publiques)	101

Plan 5.2.1k	Secteur 11 (parcs et places publiques)	101
Plan 5.2.1l	Secteur 13 (parcs et places publiques)	102
Plan 5.2.1m	Secteur 15 (parcs et places publiques)	102
Plan 5.2.2a	Secteurs de requalification ou de développement	106
Plan 5.2.2b	Implantation de nouvelles rues	107
Plan 5.2.2c	Redécoupage des îlots de grande dimension	107
Plan 5.2.2d	Secteur 1 (trame de rues et îlots)	108
Plan 5.2.2e	Secteur 2 (trame de rues et îlots)	108
Plan 5.2.2f	Secteur 4 (trame de rues et îlots)	108
Plan 5.2.2g	Secteur 5 (trame de rues et îlots)	109
Plan 5.2.2h	Secteur 6 (trame de rues et îlots)	109
Plan 5.2.2i	Secteur 8 (trame de rues et îlots)	109
Plan 5.2.2j	Secteur 9 (trame de rues et îlots)	110
Plan 5.2.2k	Secteur 10 (trame de rues et îlots)	110
Plan 5.2.2l	Secteur 12 (trame de rues et îlots)	110
Plan 5.2.2m	Secteur 14 (trame de rues et îlots)	111
Plan 5.2.2n	Secteur 1 (rues)	113
Plan 5.2.2o	Secteur 2 (rues)	113
Plan 5.2.2p	Secteur 4 (rues)	113
Plan 5.2.2q	Secteur 5 (rues)	114
Plan 5.2.2r	Secteur 6 (rues)	114
Plan 5.2.2s	Secteur 8 (rues)	114
Plan 5.2.2t	Secteur 9 (rues)	115
Plan 5.2.2u	Secteur 10 (rues)	115
Plan 5.2.2v	Secteur 12 (rues)	115
Plan 5.2.2w	Secteur 14 (rues)	116
Plan 5.2.2x	Secteur 1 (parcs et places publiques)	118
Plan 5.2.2y	Secteur 2 (parcs et places publiques)	118
Plan 5.2.2z	Secteur 4 (parcs et places publiques)	118
Plan 5.2.2aa	Secteur 5 (parcs et places publiques)	119
Plan 5.2.2bb	Secteur 6 (parcs et places publiques)	119
Plan 5.2.2cc	Secteur 8 (parcs et places publiques)	119
Plan 5.2.2dd	Secteur 9 (parcs et places publiques)	120
Plan 5.2.2ee	Secteur 10 (parcs et places publiques)	120
Plan 5.2.2ff	Secteur 12 (parcs et places publiques)	120
Plan 5.2.2gg	Secteur 14 (parcs et places publiques)	121
Plan 5.2.2hh	Secteur 2 (terrains privés – implantation bâtie)	123
Plan 5.2.2ii	Secteur 4 (terrains privés – implantation bâtie)	123
Plan 5.2.2jj	Secteur 5 (terrains privés – implantation bâtie)	123
Plan 5.2.2kk	Secteur 6 (terrains privés – implantation bâtie)	124
Plan 5.2.2ll	Secteur 8 (terrains privés – implantation bâtie)	124
Plan 5.2.2mm	Secteur 9 (terrains privés – implantation bâtie)	124
Plan 5.2.2nn	Secteur 10 (terrains privés – implantation bâtie)	125
Plan 5.2.2oo	Secteur 12 (terrains privés – implantation bâtie)	125

Liste des figures

Partie 3

Figure 3.1a	Vue en coupe du boulevard du Souvenir actuel et de ses abords	38
Figure 3.1b	Vue en coupe du boulevard du Souvenir proposé et de ses abords	38
Figure 3.1c	Perspective d’ambiance du parc linéaire du Souvenir	40
Figure 3.1d	Perspective d’ambiance du parc de l’innovation	43
Figure 3.1e	Perspective d’ambiance du boulevard Saint-Martin	45
Figure 3.1f	Vue en coupe du boulevard Saint-Martin actuel et de ses abords	45
Figure 3.1g	Vue en coupe proposée du boulevard Saint-Martin et de ses abords	45
Figure 3.1h	Perspective d’ambiance du boulevard urbain Saint-Martin	46
Figure 3.2a	Vue en coupe proposée de l’esplanade de l’Avenir dans l’axe est-ouest	50
Figure 3.2b	Vue en coupe proposée de l’esplanade de l’Avenir dans les axes nord-sud	50

Partie 4

Figure 4.3a	Collectrice de 20,4 mètres	66
Figure 4.3b	Collectrice de 20,4 mètres	66
Figure 4.3c	Collectrice de 21,8 mètres	66
Figure 4.3d	Collectrice de 28,8 mètres	66
Figure 4.3e	Rue locale de 18 mètres	67
Figure 4.3f	Rue locale de 19,7 mètres	67
Figure 4.3g	Rue locale de 20 mètres	67
Figure 4.3h	Rue locale de 21,6 mètres	67
Figure 4.3i	Rue partagée de 12 mètres	68
Figure 4.3j	Rue apaisée de 14,5 mètres	68
Figure 4.3k	Rue apaisée de 14,5 mètres	68
Figure 4.3l	Rue apaisée de 16 mètres	69
Figure 4.3m	Lien actif de 10 mètres	69
Figure 4.3n	Lien actif de 14,5 mètres	70
Figure 4.3o	Accès de service privé de 8 mètres	70
Figure 4.3p	Accès de service privé de 10 mètres	70
Figure 4.3q	Accès de service privé de 15 mètres	70

Partie 5

Figure 5.1.1a	Grande artère existante type	83
Figure 5.1.1b	Réduction de surface véhiculaire proposée pour les grandes artères	83
Figure 5.1.3a	Trame de Laval (actuelle)	87
Figure 5.1.3b	Trame de Laval (proposée)	87
Figure 5.1.3c	Redécoupage des îlots selon deux dimensions types	87
Figure 5.1.5a	Implantation d’une forme urbaine compacte encadrant l’espace public	91
Figure 5.1.5b	Adaptation des basilaires à l’échelle de la rue	92
Figure 5.1.5c	Aménagement extérieur d’un îlot perméable et verdi	93
Figure 5.2.1a	Canopée et mise en réseau des espaces verts	100
Figure 5.2.1b	Densification d’un espace minéralisé par un bâtiment	103
Figure 5.2.1c	Traitement architectural d’un bâtiment en tête d’îlot	104
Figure 5.2.1d	Aménagement paysager intégrant la gestion des eaux	105
Figure 5.2.2a	Insertion d’un parc de portée locale	117

Figure 5.2.2b	Implantation bâtie d’un îlot type	122
Figure 5.2.2c	Traitement architectural en tête d’îlot ou terrain d’angle	126
Figure 5.2.2d	Traitement architectural à l’intersection de boulevards	126
Figure 5.2.2e	Intégration du langage architectural entre les typologies bâties	126
Figure 5.2.2f	Traitement architectural de bâtiments en vitrine autoroutière	126
Figure 5.2.2g	Diversité des aménagements extérieurs des terrains privés	128

Liste des tableaux

Partie 4

Tableau 4.1a	Affectations résidentielles du sol	57
Tableau 4.1b	Affectations mixtes du sol	58
Tableau 4.1c	Autres affectations du sol	59
Tableau 4.5a	Actions de planification	73
Tableau 4.5b	Actions de coordination et de partenariats	75
Tableau 4.5c	Actions de projets	76

Partie 5

Tableau 5.1.3a	Dimensions et intersections d’îlots	87
----------------	-------------------------------------	----

Liste des acronymes

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

Partie 1

Contexte



Cette première partie du document effectue un retour sur le contexte à l'intérieur duquel s'inscrit le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Laval.

On y retrouve notamment des informations sur la nature de cet outil légal, sur les raisons justifiant son utilisation et sur la hiérarchie des documents de planification dans laquelle il s'insère. On y précise également le territoire visé, l'historique d'urbanisation, les attentes citoyennes et les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du territoire, ainsi que les grands constats urbains. Finalement, un plan de potentiel de transformation illustre les opportunités offertes pour orienter le développement et la consolidation du centre-ville dans le respect des quartiers existants.

Partie 1 – Contexte

1.1 Cadre de planification

1.2 Territoire d'application

1.3 Historique d'urbanisation

1.4 Attentes du milieu

1.5 Retour sur le diagnostic

1.6 Analyse urbaine

1.7 Potentiel de transformation

1.1 Cadre de planification

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

Un projet qui découle des autres documents de planification municipaux

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

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

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

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

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

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

Le centre-ville : une composante stratégique du SADR

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

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

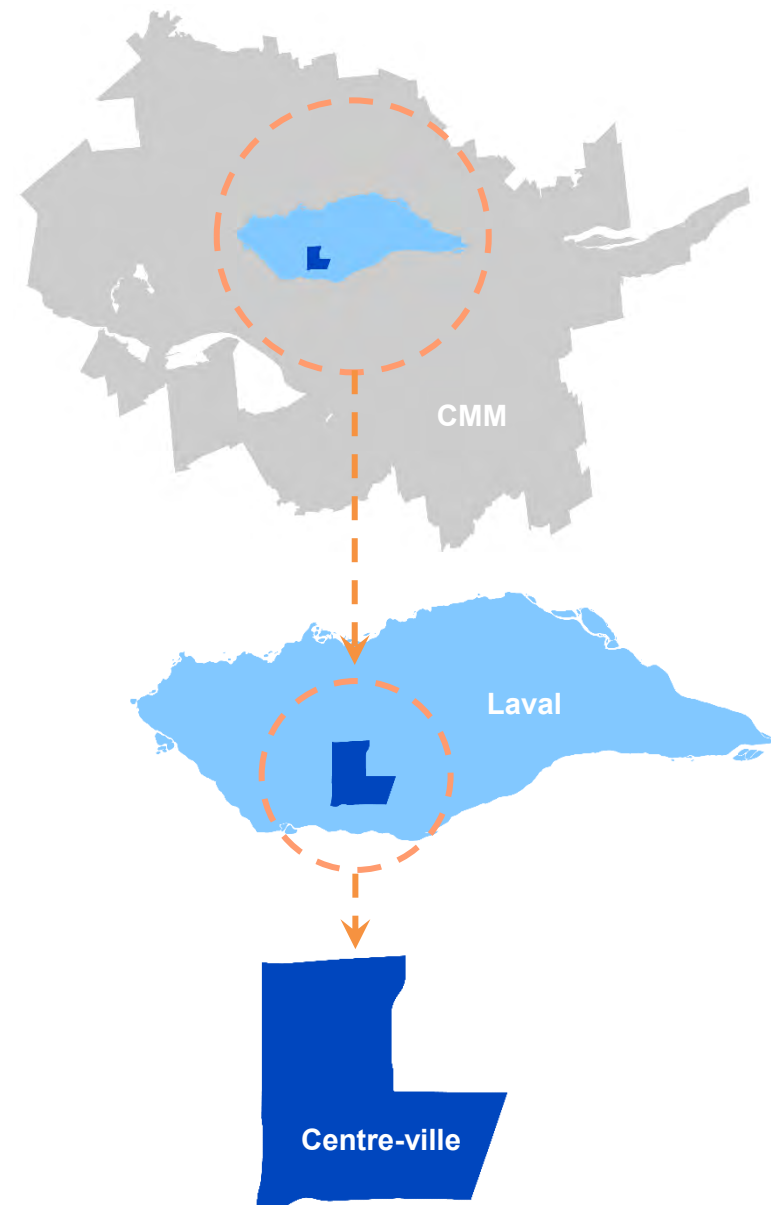
Grâce à son niveau de détail plus important que le SADR, le PPU du centre-ville permet de concrétiser ces grandes lignes directrices sur le territoire visé.

1.2 Territoire d'application

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

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

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



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

1.3 Historique d'urbanisation

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

Une origine naturelle et agricole

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

La modernité s'installe

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

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



Plan 1.3a – Territoire du centre-ville en 1931



Plan 1.3b – Territoire du centre-ville en 1961

L'urbanisation démarre

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

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

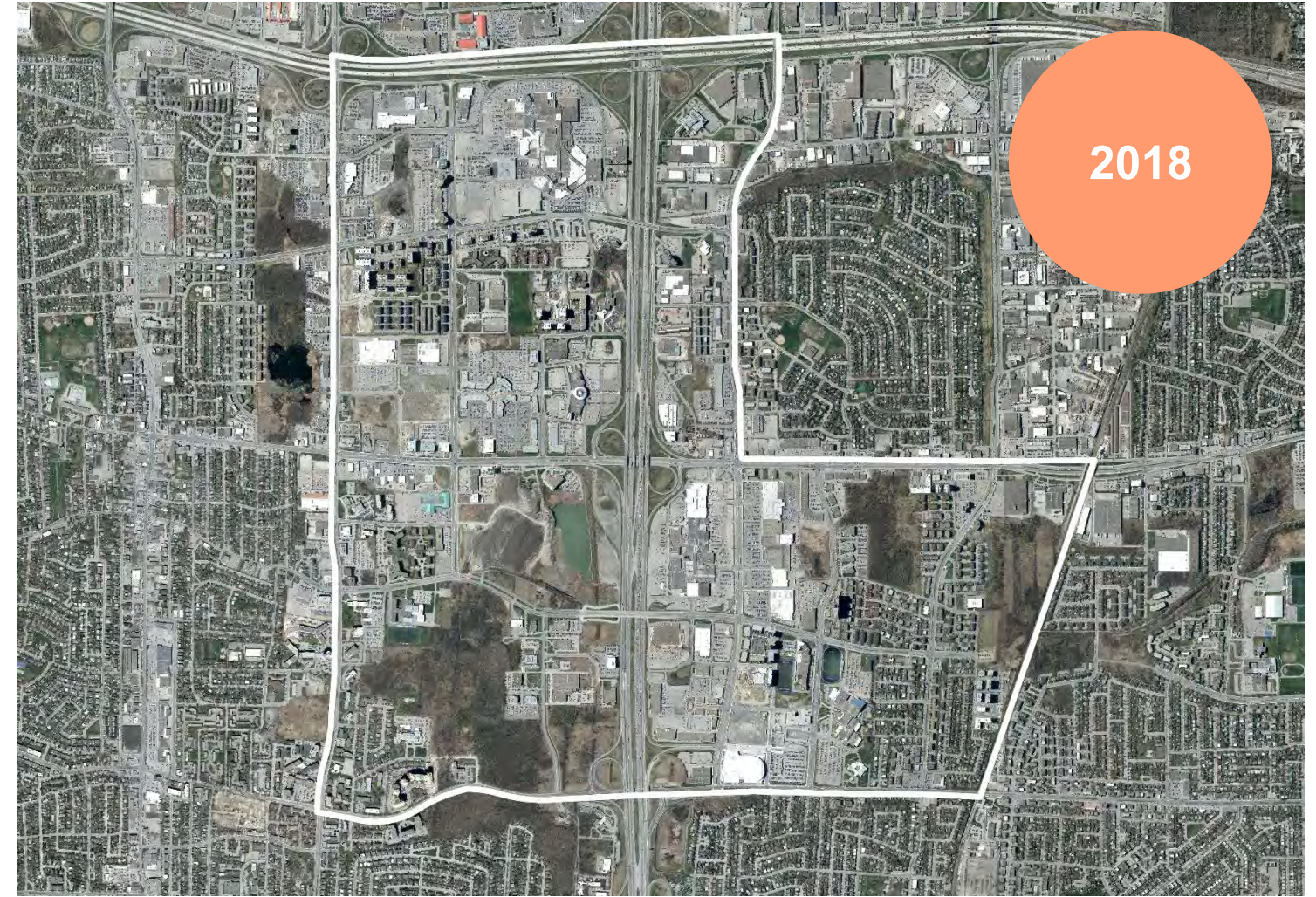


Plan 1.3c – Territoire du centre-ville en 1983

La naissance d'un centre-ville

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

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



Plan 1.3d – Territoire du centre-ville en 2018

1.4 Attentes du milieu

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

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

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



1.5 Retour sur le diagnostic

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

Forme urbaine

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

Environnement

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

Mobilité

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

Dynamique urbaine et économique

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

1.6 Analyse urbaine

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

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

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

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

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

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



Photo 1.6a – Hôtel de ville de Laval, vers 1964



Photo 1.6b – Bois Armand-Frappier, Laval

Constat 2 : des espaces verts insuffisants et fragmentés

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

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

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

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

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

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



Photo 1.6c – Place Claude-Léveillée, Laval



Photo 1.6d – Boulevard de l'Avenir, Laval

Constat 4 : un réseau routier peu convivial et incomplet

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

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

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

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



Photo 1.6e – Secteur nord-ouest du centre-ville, Laval

Constat 5 : des secteurs enclavés et monofonctionnels

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

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

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

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

Constat 6 : de grands îlots et vastes stationnements

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

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

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

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



Photo 1.6f – Boulevard Le Corbusier, Laval

1.7 Potentiel de transformation

Ce PPU en est un de transformation. Il vise à faire progressivement évoluer le centre-ville de Laval vers une nouvelle identité. Pour ce faire, le potentiel de ce territoire a été évalué afin de cibler les opportunités offertes tout en préservant les quartiers établis. La caractérisation du territoire du PPU ainsi que les grands constats ont permis d'identifier des espaces de maintien, ceux susceptibles de se transformer et ceux comportant des terrains vacants propices au développement.

Trois grandes catégories d'espaces ont été identifiées au plan ci-contre afin de cibler les parties du centre-ville qui présentent le plus grand potentiel de transformation. Cette catégorisation, réalisée sur la base des critères décrits ci-dessous, participera à orienter la vision et les interventions d'aménagement du territoire exposées dans les parties suivantes.

Catégorie 1 : espaces à maintenir

Ces espaces sont ceux dont la vocation est majoritairement résidentielle ou mixte, ou qui accueillent des équipements ou des infrastructures d'utilité publique ou des milieux naturels à préserver. L'intention prévue pour ces espaces est de les conserver afin de respecter les conditions actuelles des milieux naturels ou des quartiers existants en privilégiant des interventions ponctuelles sur les espaces publics. Ces milieux pourront également accueillir des équipements publics de desserte locale ainsi que des insertions de liens actifs dans la trame urbaine existante afin d'améliorer la mobilité active.

Catégorie 2 : espaces à transformer

Ces secteurs sont subdivisés en deux types : les espaces à consolider et les espaces à requalifier.

Espaces à consolider

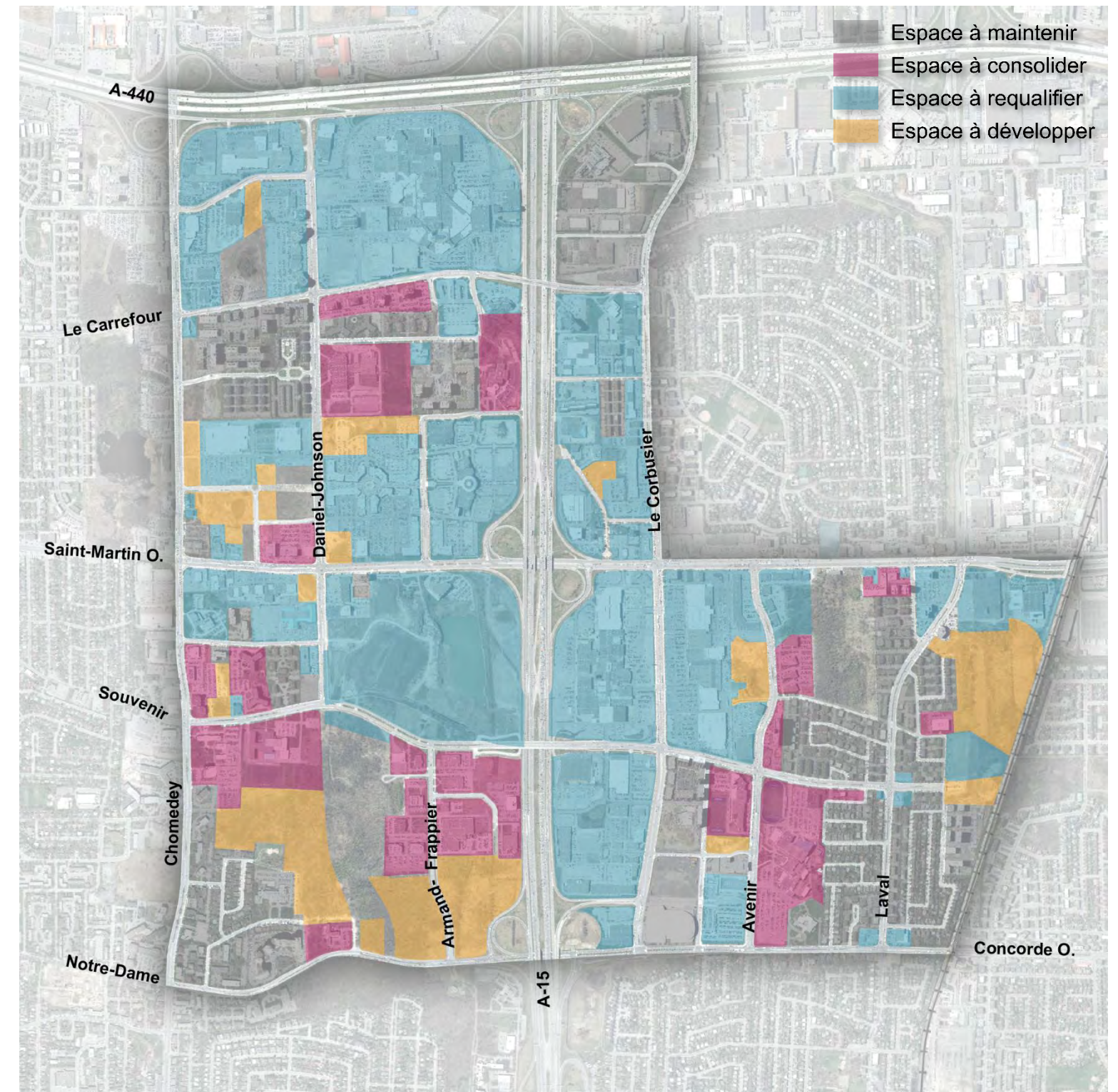
Ces terrains regroupent des espaces de toutes vocations dont l'occupation du sol n'est pas optimale, c'est-à-dire dont l'utilisation ne reflète pas pleinement le potentiel que le terrain possède actuellement ou en vertu des interventions proposées dans le PPU. De petits bâtiments sur de grands lots ou des terrains occupés essentiellement par du stationnement constituent des exemples de cette catégorie. Contrairement aux espaces à requalifier, les bâtiments existants sur ces terrains sont susceptibles d'être maintenus en raison de leur gabarit, leurs caractéristiques architecturales ou leur usage principal. Pour ces terrains, l'objectif est d'intensifier l'occupation par des développements plus compacts afin de consolider les zones déjà urbanisées et d'optimiser l'utilisation des infrastructures urbaines existantes, tout en maintenant les bâtiments actuels. De nouvelles rues, de nouveaux passages et espaces publics pourront notamment être aménagés afin d'améliorer les qualités urbaines de ces milieux de vie émergents.

Espaces à requalifier

Ces terrains correspondent principalement à des espaces à vocation économique (commerces, bureaux et industries) qui sont souvent monofonctionnels, mais qui présentent un vaste potentiel de densification (notamment ceux profitant d'une localisation stratégique). Pour diverses raisons (architecture, gabarit, type de construction), les bâtiments existants pourraient être démolis, car ils sont moins adaptables à d'autres vocations. L'intention pour ces espaces stratégiques est de favoriser, au fil des opportunités, leur requalification progressive en quartiers complets tout en maintenant les activités actuelles ou en insérant celles-ci à l'intérieur de nouveaux projets mixtes et compacts. Cette évolution graduelle impliquera l'ouverture de nouvelles rues et la création d'espaces verts et publics.

Catégorie 3 : espaces à développer

Ces espaces sont constitués de friches ou de lots vacants qui n'ont jamais été urbanisés et sont théoriquement constructibles. Puisque les contraintes au développement sont susceptibles d'y être faibles, l'intention pour ces espaces est la même que pour les terrains à requalifier, soit de créer des milieux de vie complets, mixtes et compacts qui comprendront de nouvelles rues et espaces publics.



Plan 1.7 – Potentiel de transformation du centre-ville

Partie 2

Vision d'aménagement



Partie 2 – Vision d’aménagement

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

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

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

2.1 Énoncé de vision

2.2 Concept d’aménagement

Nature, urbanité, intensité

Des milieux de vie interconnectés

Des espaces publics emblématiques

2.3 Orientations

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

Orientation 2 : Une trame viaire perméable, une forme urbaine renouvelée

Orientation 3 : Une mobilité durable, diversifiée et inclusive

Orientation 4 : Une mosaïque de quartiers animés, habités et distinctifs



2.1 Énoncé de vision

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

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

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



2.2 Concept d'aménagement

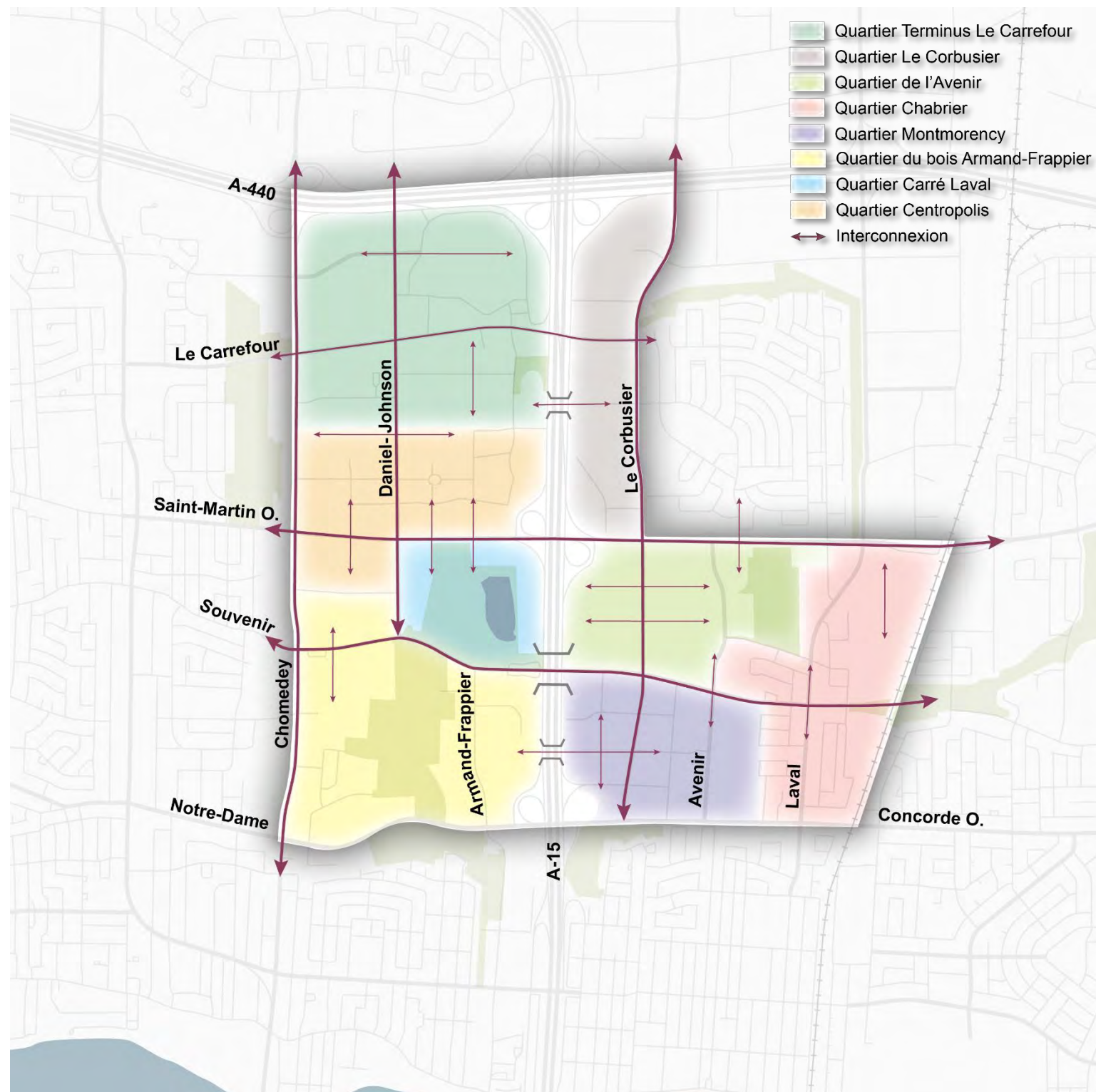
Nature, urbanité et intensité

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

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



Plan 2.2a – Nature, urbanité et intensité

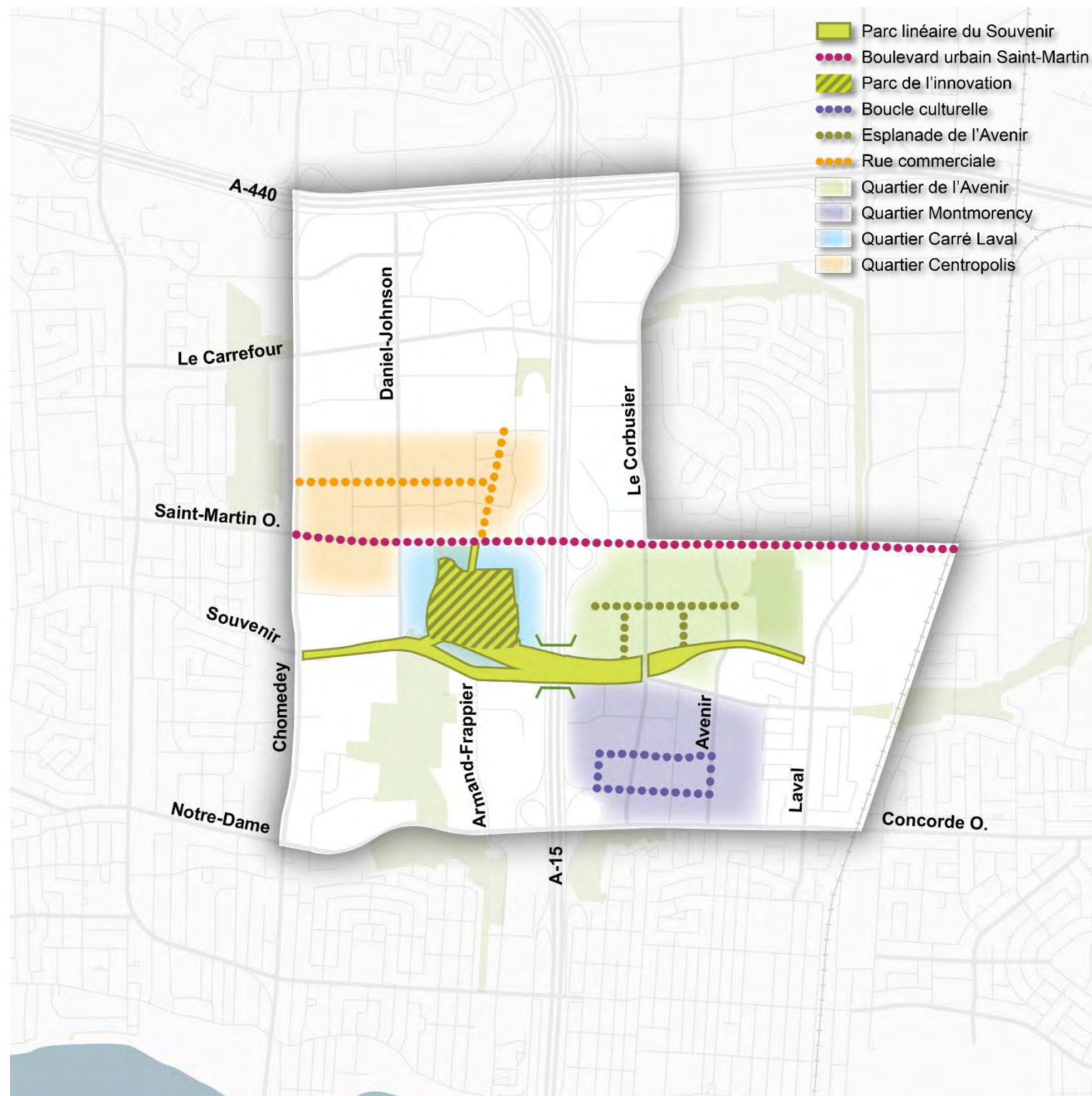


Plan 2.2b – Milieux de vie interconnectés

Des milieux de vie interconnectés

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

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



Des espaces publics emblématiques

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

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

Plan 2.2c – Espaces publics emblématiques

2.3 Orientations

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

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

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

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

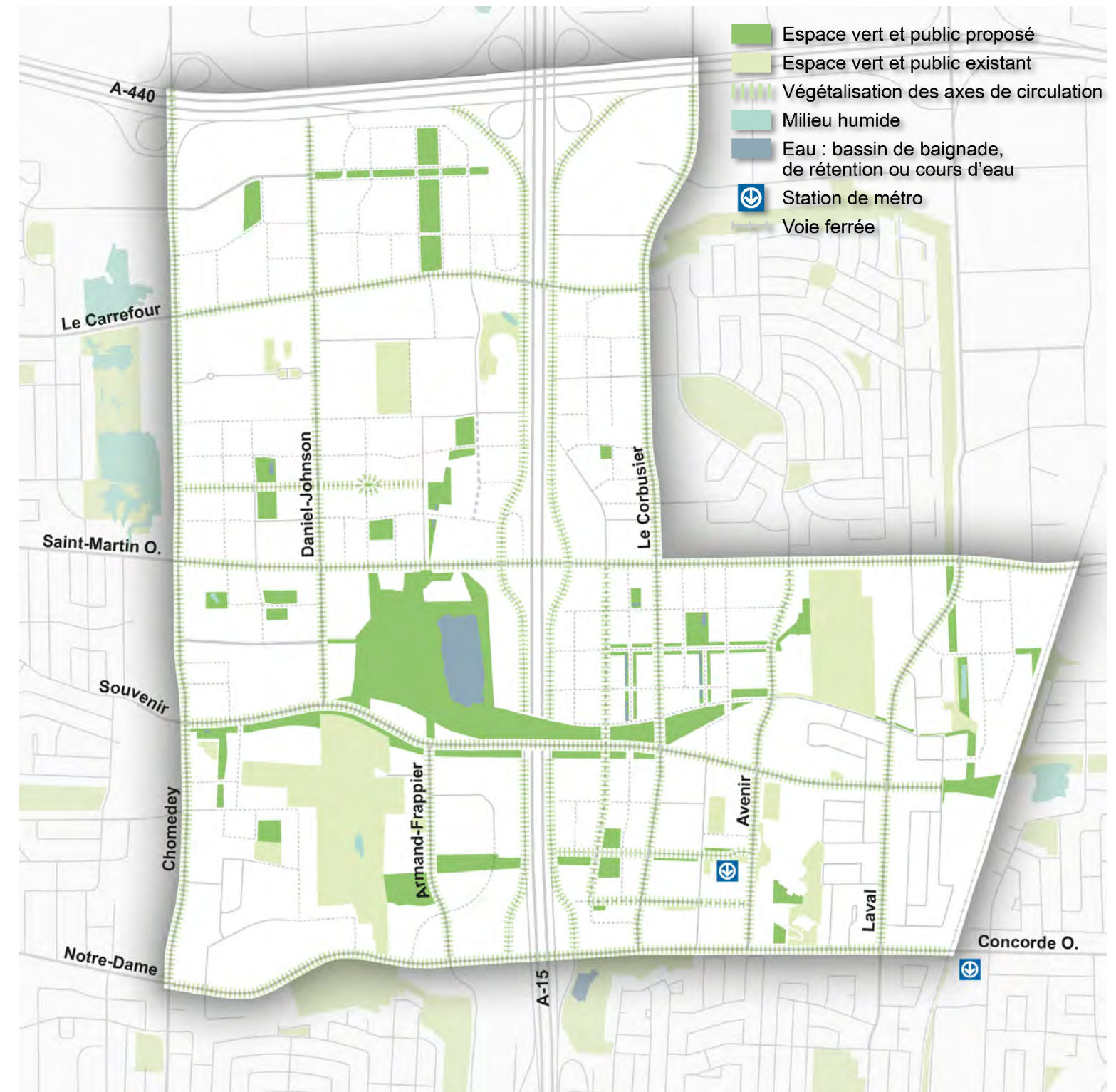
La seconde approche sera de ponctuer ce réseau par certains gestes à forte valeur identitaire afin de l'ancrer et le faire rayonner à l'échelle des quartiers en devenir ou, dans certains cas, de la ville entière. Les six projets structurants décrits à la partie 3 constituent les plus importantes de ces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

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

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

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

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



Plan 2.3a – Espaces verts et publics existants et proposés



Photo 2.3a – Changzhou, Chine (© Qingshan Wu)



Photo 2.3b – Sydney, Australie (© Simon Wood)



Photo 2.3c – Los Angeles, États-Unis (© RIOS)



Photo 2.3d – Almere, Pays-Bas (© ECHO)

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

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

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

La Ville utilisera quatre principaux outils pour augmenter la superficie brute d'espaces verts et publics au centre-ville : (1) l'application des contributions aux fins de parcs lors du développement ou du redéveloppement immobilier par les promoteurs ; (2) l'acquisition de terrains propices à la restauration écologique ou à l'aménagement de parcs et places publiques, ou la signature d'ententes avec des partenaires institutionnels pour l'aménagement ou le maintien de tels espaces le cas échéant ; (3) l'intégration de normes de plantation dans les règlements d'urbanisme afin de créer des espaces végétalisés privés, mais d'accès public ; (4) la réalisation d'interventions municipales sur le domaine public telles que la plantation le long des axes routiers et l'aménagement récréatif et écologique des bois ou friches existants.

Objectif 1.2 : Mettre en réseau les espaces verts et publics

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

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

Objectif 1.3 : Aménager des espaces multifonctionnels et résilients

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

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



Photo 2.3e – Stockholm, Suède (© Oskar Segerstrom)



Photo 2.3f – Portland, États-Unis (© Dreiseitl)



Photo 2.3g – Chelsea, Canada

Orientation 2 : Une trame viaire perméable, une forme urbaine renouvelée

Avec ses vastes terrains et ses grandes artères, la configuration urbaine du centre-ville n'offre pas les ingrédients susceptibles d'encourager la marche, le vélo et les transports collectifs. Elle rend même parfois les déplacements automobiles complexes : le réseau routier minimaliste diminue le nombre d'options de trajets dont les usagers disposent, et ce, peu importe leur moyen de transport. En plus de ces enjeux de mobilité qui s'accroîtront avec l'intensification urbaine, ces deux caractéristiques génèrent une forme urbaine qui tend à limiter, en raison de l'inconfort ou du manque d'agrément, la densité de piétons ou de cyclistes sur les voies publiques. Ceci a pour effet de réduire les contacts humains ; diminuer l'appropriation et l'animation des quartiers ; amoindrir l'attrait du centre-ville pour les familles ; et affecter le dynamisme économique et commercial. Somme toute, ce réseau de rues incomplet ralentit la croissance immobilière du centre-ville en limitant les possibilités et les capacités de branchement aux infrastructures d'aqueduc et d'égout, lesquelles sont généralement situées sous ou en bordure des voies de circulation publiques.

Cette seconde orientation réévalue donc le nombre, l'emplacement, la configuration et les aménagements des rues afin de favoriser un meilleur maillage des milieux de vie actuels et futurs, et de transformer la forme urbaine du centre-ville pour la rendre plus compacte, efficace et agréable. Cette intention se déclinera en deux approches : augmenter la superficie totale du centre-ville occupée par des rues publiques, et réduire la taille des grands terrains dépourvus de voies publiques (que l'on appelle des îlots) à des largeurs et des longueurs variant approximativement entre 150 et 200 mètres.

La connectivité du centre-ville et l'intensification des activités qui y prendront place dans les années à venir seront favorisées par le déploiement d'une trame viaire comprenant différentes échelles de desserte. Ce nouveau réseau de rues entraînera la subdivision des grands îlots facilitant ainsi le redéveloppement progressif des grandes surfaces commerciales ou de stationnement en milieux de vie denses, mixtes et conviviaux. Cette opération s'effectuera de concert avec le déploiement du réseau d'espaces verts et publics, puisque ces deux orientations sont complémentaires en abordant chacune l'un des deux réseaux d'espaces publics d'une ville, soit les parcs, les places et les milieux naturels, d'une part, et les boulevards, les rues et les passages piétons, d'autre part.

Le déploiement de ce réseau deviendra également une occasion de repenser les aménagements des rues afin d'en faire des rues dites « complètes », c'est-à-dire avec une configuration permettant non seulement d'optimiser la mobilité, mais également de profiter au maximum du potentiel de végétalisation, de récréation, de rencontres et de dynamisme économique que présente l'emprise (la largeur totale) de la rue. Dans ce contexte, l'ajout de rues au centre-ville n'entraînera ni l'ajout de grandes superficies pavées ni de priorité aux déplacements automobiles, mais sera au contraire l'occasion de réinventer les interfaces entre l'espace public et privé et entre les espaces ouverts et les bâtiments.

Cette orientation s'appuie sur la consolidation et, dans certains cas, la rationalisation de la trame viaire existante. Elle impliquera concrètement de :

- Redresser certains axes afin de créer des carrefours à 90 degrés et limiter les besoins en voies de virage réservées et autres surlargeurs ;
- Réduire l'emprise ou le nombre de voies de circulation de certains axes afin de laisser place à la végétalisation ou la mobilité active ;
- Municipaliser certains axes privés ;
- Poursuivre ou compléter des axes existants ;
- Modifier la hiérarchie de certains axes en fonction des débits existants, projetés ou souhaités ;
- Percer de nouvelles rues locales ou partagées afin de créer une ambiance de quartier.

Le plan 2.3b montre les voies existantes qui pourront néanmoins faire l'objet de réaménagements, ainsi que les voies proposées. Lorsque les voies proposées sont des reconfigurations d'axes existants, comme dans le cas des bretelles d'accès autoroutières, les tracés existants ne sont pas présentés sur le plan afin d'en faciliter la lecture. Le plan offre une représentation conceptuelle des voies proposées ; celles-ci seront réalisées progressivement, mais leur tracé, leur emprise et leur gabarit (configuration des aménagements) seront précisés par des études ultérieures.



Plan 2.3b – Trame viaire existante et proposée

Objectif 2.1 : Déployer un réseau de rues publiques orthogonal et hiérarchisé

Assurer une meilleure mobilité et accessibilité au centre-ville pour tous les modes de transport nécessitera en premier lieu d'augmenter significativement la proportion des rues publiques desservant le territoire, afin de multiplier les options permettant d'accéder à une destination. Toutes les rues n'ayant pas la même fonction, ce réseau sera également hiérarchisé afin de canaliser la circulation lourde dans les grands axes et de permettre aux rues locales et partagées de présenter des débits compatibles avec les milieux de vie qu'elles traversent. Cette distinction fonctionnelle du réseau permettra également aux petites rues de remplir leur double vocation d'espaces récréatifs et de transit.

La consolidation du réseau de rues s'effectuera autant que possible en suivant une structure orthogonale, c'est-à-dire en privilégiant des tracés rectilignes et des carrefours en croix (une intersection où deux rues se croisent à angle droit). Cette forme de grille, particulièrement efficace pour les transports collectifs et actifs, tiendra cependant compte du contexte afin de s'insérer le plus aisément possible dans ce territoire déjà construit. Les axes proposés au plan 2.3b privilégient par exemple les tracés privés existants (comme les allées de circulation menant aux aires de stationnement), et respectent les délimitations des espaces verts et publics existants ou proposés, comme le contour non rectiligne du parc linéaire du Souvenir.

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



Photo 2.3h – Canberra, Australie (© John Gollings)



Photo 2.3i – Londres, Royaume-Uni (© Jack Hobhouse)



Photo 2.3j – Sydney, Australie (© Kensington Street)



Photo 2.3k – Brighton, Royaume-Uni (© Gehl Archdesigner)



Photo 2.3l – Stockholm, Suède (© AJ Landskap)



Photo 2.3m – Beijing, Chine (© Instinct Fabrication)



Photo 2.3n – Stockholm, Suède (© Åke Lindmann)



Photo 2.3o – Roskilde, Danemark (© Kirstine Autzen)

Objectif 2.2 : Aménager des rues esthétiques, multifonctionnelles et durables

Le déploiement d'une trame viaire orthogonale bonifiée permettra d'améliorer l'efficacité de la mobilité au centre-ville. C'est cependant en réinventant le design et l'aménagement des rues, tant existantes que proposées, que les qualités paysagères et environnementales du réseau, ainsi que le confort et la sécurité des usagers, seront assurés. Comme pour le réseau d'espaces verts et publics, un effort particulier sera mis sur la multifonctionnalité des aménagements afin de répondre à plusieurs besoins tout en garantissant une gestion économe de l'espace.

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

Finalement, les projets de reconfiguration, de prolongement et d'ouverture de rues ou de bretelles d'autoroutes au centre-ville seront arrimés à la planification des infrastructures souterraines. Ceci permettra de soutenir le développement urbain par des capacités adéquates d'égouts, d'aqueducs et autres services d'utilité publique, en plus de veiller à profiter des économies d'échelle (ouvrir la rue pour ses infrastructures permet de la réaménager en surface par la même occasion). Des stratégies d'optimisation de leur entretien devront être intégrées dès leur conception afin d'améliorer leur durabilité.

Objectif 2.3 : Transformer les grands espaces commerciaux et de stationnement

Le déploiement de la nouvelle trame viaire visera également à accélérer le redéveloppement des espaces du centre-ville dont l'intensité ou le type d'utilisation du sol ne répond plus autant aux besoins des usagers ou à la hausse des valeurs foncières. Certains ensembles commerciaux et grandes aires de stationnement (tant privées qu'institutionnelles) seront notamment appelés à se transformer afin de s'adapter aux nouvelles réalités du commerce de détail, aux enjeux climatiques, ou simplement pour augmenter leur valeur foncière en optimisant l'occupation de leur terrain par un redéveloppement immobilier mixte. La requalification de ces espaces offrira une opportunité de transformer progressivement le tissu urbain vers l'émergence de milieux de vie complets à échelle humaine. La transformation de ces sites s'effectuera par phases et à long terme pour permettre aux propriétaires de tirer profit de ces changements selon l'évolution du marché et les opportunités qui émergeront.

Le prolongement du réseau de rues permettra finalement l'urbanisation des quelques rares terrains vacants du centre-ville, notamment dans sa partie est.

Orientation 3 : Une mobilité durable, diversifiée et inclusive

Transports actifs

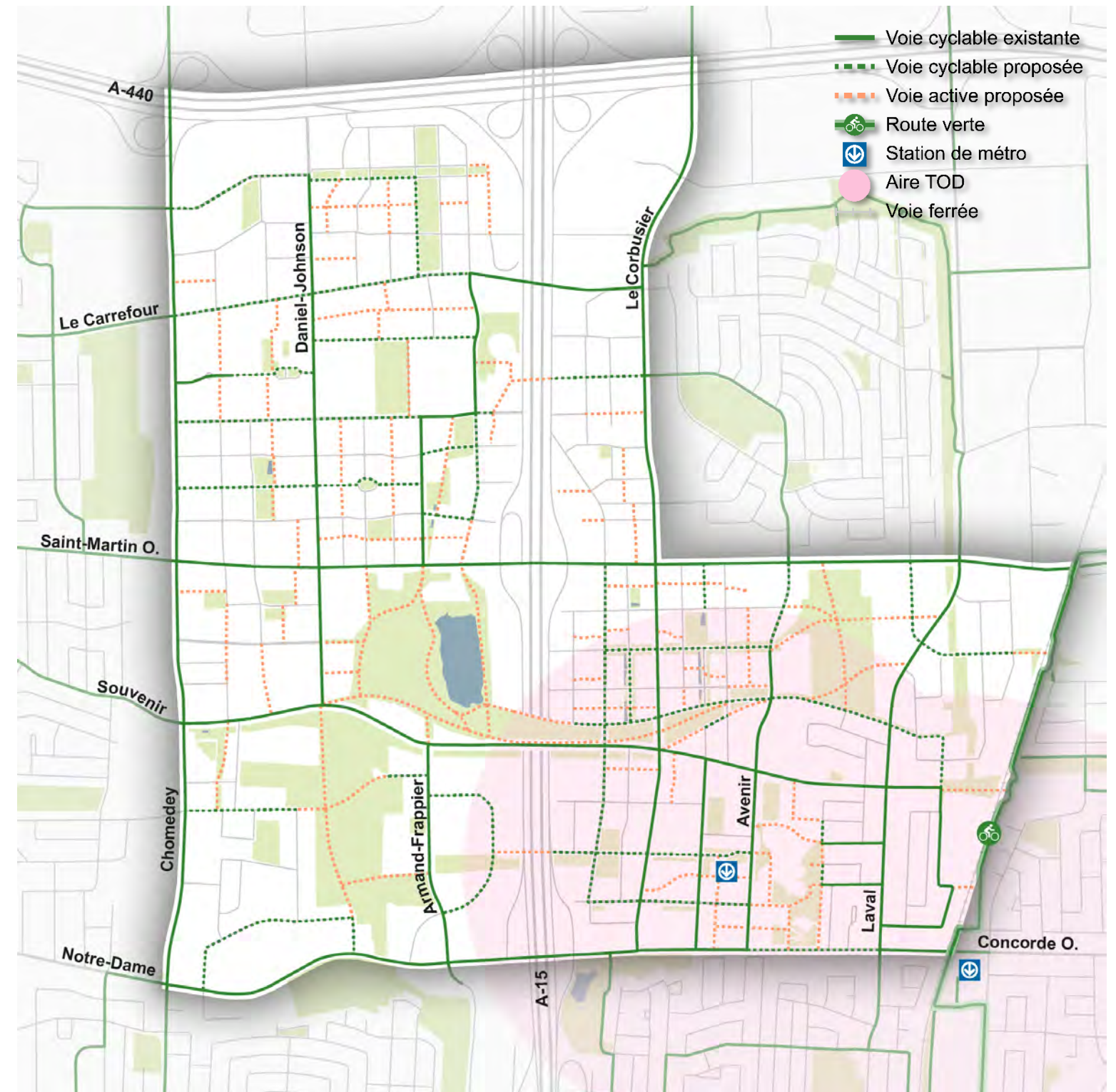
Le centre-ville est appelé à devenir un ensemble de milieux de vie complets, c'est-à-dire combinant des fonctions résidentielles, institutionnelles, économiques (emplois et commerces) et récréatives. Ainsi, le réseau projeté de mobilité active permettra de répondre autant à des besoins utilitaires, comme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

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

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



Photo 2.3p – Laval, Canada (© Vincent Girard)



Plan 2.3c– Voies cyclables existantes et voies cyclables et actives proposées

Objectif 3.1 : Assurer la continuité du réseau de trottoirs et de voies cyclables et partagées

Par cet objectif, le PPU permettra à tous d'atteindre à pied ou à vélo toute destination du centre-ville de manière sécuritaire. Le parachèvement de ce réseau misera à court terme sur la desserte des institutions d'enseignement et des principaux points d'accès au transport en commun, mais s'étendra progressivement à l'ensemble du territoire. La continuité du réseau actif visera également à relier les infrastructures de mobilité active au reste de l'île, en particulier par le biais des axes structurants, afin d'assurer l'efficacité des trajets par des tracés directs. Une attention particulière sera ainsi portée à l'efficacité du réseau actif, sachant que leurs usagers utilisent leur propre énergie pour se déplacer et sont soumis plus que tous les autres aux aléas de la météo.

Objectif 3.2 : Favoriser les aménagements sécuritaires, flexibles et confortables

La mobilité active et assistée se déploiera de multiples façons : vélo et marche, trottinette, planche à roulettes, fauteuil roulant, etc. Les aménagements seront sécuritaires et à l'épreuve du temps, en tenant compte des technologies émergentes de mobilité assistée. Le choix du type et de l'intensité des interventions veillera également à redonner la priorité à la mobilité active en modulant selon le contexte urbain, notamment en favorisant des voies dédiées le long des axes majeurs et des aménagements plus légers et flexibles sur les rues locales. Enfin, le franchissement des grandes artères et des boulevards sera facilité par l'aménagement d'intersections sécuritaires.

Objectif 3.3 : Arrimer les infrastructures de mobilité active aux réseaux de transport en commun et d'espaces verts et publics

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



Photo 2.3q – Göteborg, Suède (© 02LANDSKAP)

Orientation 3 : Une mobilité durable, diversifiée et inclusive

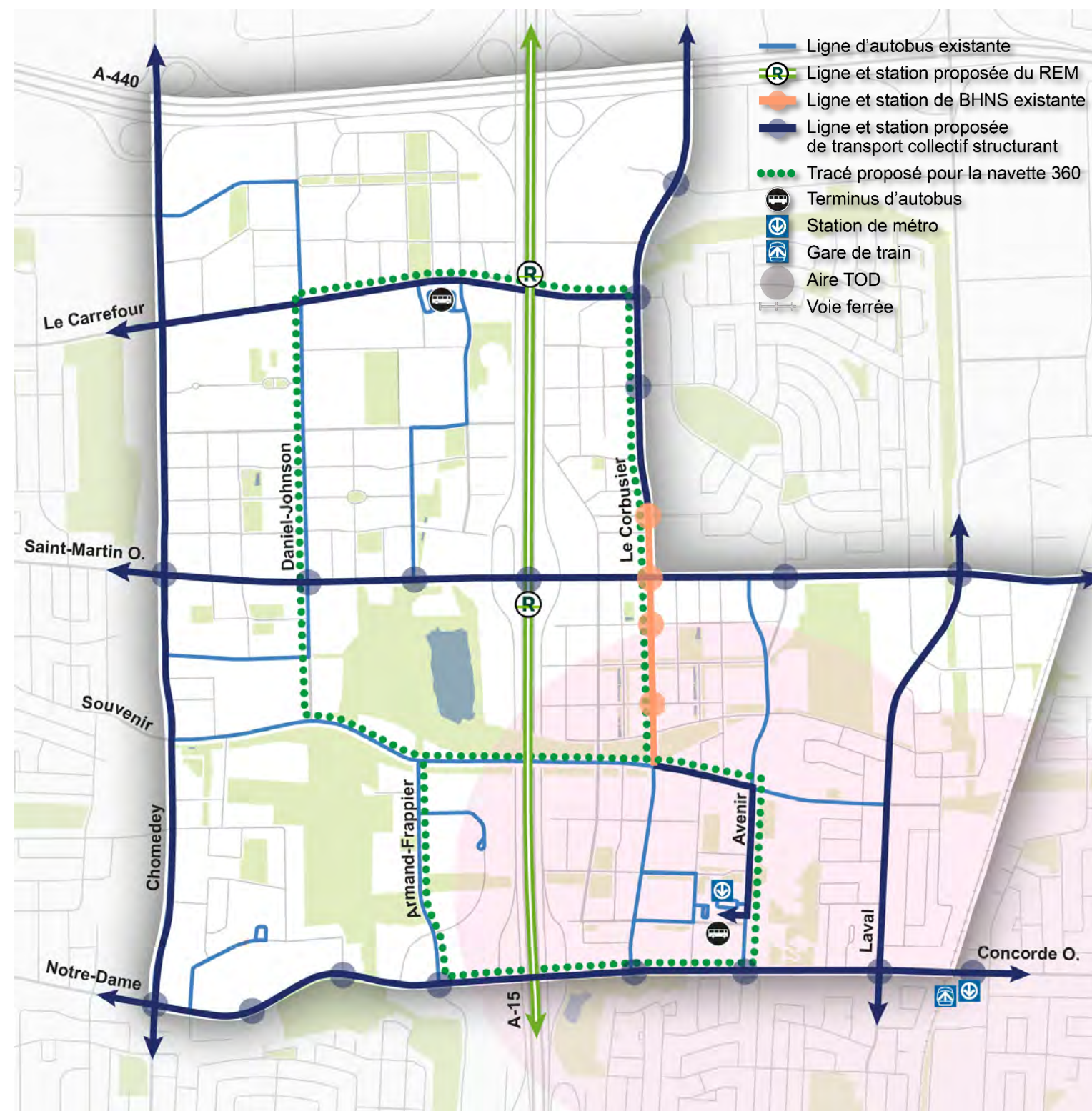
Transports collectifs

Pour constituer une vraie option de rechange à l'automobile et contribuer significativement à la diminution des gaz à effet de serre (GES), le transport en commun devra être aussi – voire plus – efficace, confortable et flexible que la voiture. Le réseau existant sera donc bonifié par l'arrivée progressive d'une offre diversifiée en transport collectif – des modes très structurants comme le train ou le métro, aux plus légers comme l'autobus – en sélectionnant les modes selon le contexte et l'évolution des besoins.

Le plan 2.3d présente le réseau actuel de transport en commun ainsi que les nouvelles infrastructures souhaitées. Plusieurs des infrastructures proposées nécessiteront la réalisation d'études préalables et de montages financiers conjoints impliquant plusieurs acteurs tels que la STL, l'ARTM, CDPQ Infra et les gouvernements du Québec et du Canada. Dans ce contexte, le leadership de la Ville et sa proche collaboration avec ses partenaires engagés dans la planification des transports à l'échelle fédérale, provinciale, métropolitaine et régionale constitueront des conditions de succès pour le déploiement de cette offre bonifiée de transport en commun.



Photo 2.3r – Laval, Canada (© Vincent Girard)



Plan 2.3d– Réseaux de transports collectifs existant et proposé



Photo 2.3s – Laval, Canada (© AQTR)



Photo 2.3t – Laval, Canada



Photo 2.3u – Toronto, Canada (© The Trolley Pole)

Objectif 3.4 : Consolider l'offre de transport collectif structurant

La consolidation de l'offre en transport collectif au centre-ville passera en premier lieu par l'émergence de nouveaux tracés, en modes lourds, qui permettront de structurer l'urbanisation des secteurs qui y sont adjacents.

Les premiers gestes seront la réalisation de deux axes prioritaires de BHNS, soit la fin du tracé existant sur le boulevard Le Corbusier jusqu'au terminus Montmorency et l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde. Ces projets amélioreront significativement l'accessibilité et l'intermodalité au centre-ville.

L'implantation du Réseau électrique métropolitain (REM) le long de l'autoroute 15 constituera le second geste d'envergure. En drainant une part des travailleurs destinés au centre-ville de Montréal, le REM offrira trois avantages : (1) soulager l'affluence au terminus Montmorency et sur la ligne de métro orange – tous deux saturés ; (2) diminuer la congestion autoroutière aux heures de pointe ; et (3) limiter la quantité d'automobilistes, notamment de la couronne nord, circulant dans le centre-ville.

Le troisième geste, malgré l'importance des deux premières interventions, présente le plus grand potentiel structurant pour la ville de Laval : l'implantation d'un tramway le long du boulevard Saint-Martin, soit l'un des axes les plus étendus et les plus anciens de l'île Jésus. La ligne de tramway permettrait non seulement de relier efficacement le centre-ville aux autres secteurs de l'île [et ainsi assurer son attrait et son appropriation par les Lavallois(es)], mais également d'en favoriser sa consolidation urbaine. À terme, le tramway pourra également constituer un levier d'urbanisation et de croissance économique dont la portée dépassera largement le centre-ville en facilitant l'émergence de nouveaux quartiers sur les secteurs vacants ou à redévelopper ceux qui bordent le boulevard Saint-Martin dans les parties est et ouest de l'île.

Le prolongement de la ligne de métro orange, soit de l'est à partir de la station Montmorency ou de l'ouest à partir de la station Côte-Vertu, permettrait également de mieux desservir le cœur du centre-ville en traversant notamment l'autoroute 15 et en s'arrimant tant au REM qu'au transport en commun structurant sur le boulevard Saint-Martin, aux abords du Carré Laval. Bien qu'il soit prématuré de localiser des stations potentielles sur le plan à ce stade, la réflexion sur ce prolongement devra être poursuivie.

Objectif 3.5 : Desservir les quartiers avec un réseau local performant

Pour que le transport collectif constitue un choix de prédilection pour les résidents et les visiteurs du centre-ville, les projets en modes structurants (train, métro, BHNS ou tramway) ne desservant pas l'intérieur des quartiers devront être combinés à une offre locale efficace – essentiellement des circuits existants d'autobus. Ce jumelage des grands tracés au réseau local d'autobus et de navettes fera du centre-ville une vaste aire TOD à l'intérieur de laquelle les usagers auront accès à une offre complète et multimodale pour leurs déplacements.

Si le réseau structurant est par définition très performant, le réseau local devra lui aussi être progressivement amélioré, au fil des opportunités, de l'augmentation de la demande issue des projets de redéveloppement mixtes, et des capacités budgétaires des différents acteurs du financement du transport collectif.

Orientation 4 : Une mosaïque de quartiers animés, habités et distinctifs

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

Objectif 4.1 : Planifier le déploiement des équipements institutionnels et communautaires

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

Objectif 4.2 : Favoriser l'émergence de logements sociaux, communautaires et abordables

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

Objectif 4.3 : Encourager la mixité des usages et optimiser l'offre de commerce de détail

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

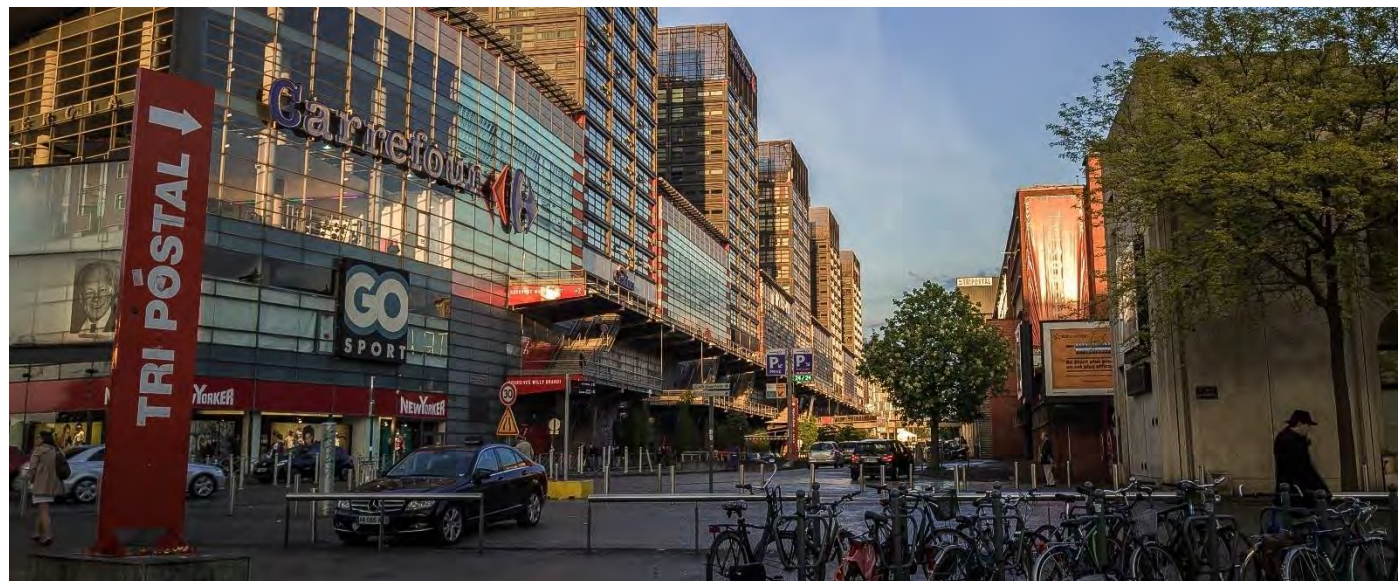


Photo 2.3v – France (© Yacine Petitprez)



Photo 2.3w – Melbourne, Australie (© John Gollings)



Photo 2.3x – Laval, Canada (© Vincent Girard)



Photo 2.3y – Laval, Canada (© Sophie Poliquin)

Objectif 4.4 : Favoriser le développement économique et consolider les pôles d'emplois à haute valeur ajoutée

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

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

Objectif 4.5 : Assurer l'animation et l'appropriation de l'espace public

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

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

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

Objectif 4.6 : Encourager la réalisation de projets immobiliers durables et de qualité architecturale supérieure

L'intensification des activités au centre-ville et la densification du cadre bâti exigeront une attention particulière afin d'encourager la compacité, la durabilité et la qualité architecturale des futurs projets immobiliers, lesquels participeront à l'émergence de la signature distinctive du centre-ville. L'intégration de différentes normes et différents critères dans les règlements d'urbanisme, de même que l'application des balises d'aménagement du PPU, guideront la conception de ces développements. Ces dispositions assureront également la création d'un cadre bâti qui entrera en relation dynamique avec la rue grâce à un traitement intelligent des interfaces publiques et privées.



Photo 2.3z – Sydney, Australie (© JAAA TURF)

Partie 3

Projets structurants



Partie 3 – Projets structurants

Les projets structurants sont des propositions d'espaces publics qui ont été sélectionnés de manière à donner le ton à la concrétisation de la vision du centre-ville et à définir les ambiances et vocations souhaitées pour les différents quartiers qui le composent. Ces propositions visent également à lier les multiples composantes du territoire, notamment par la mise en réseau des espaces verts et publics, et à assurer qu'il forme un tout cohérent. La réalisation de ces projets s'échelonne sur plusieurs décennies, au gré des opportunités. La présente partie n'exclue pas la possibilité d'intervenir dans d'autres secteurs du centre-ville avec des aménagements s'inspirant des projets proposés.

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

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

3.1 Projets phares

Parc linéaire du Souvenir

Parc de l'innovation

Boulevard urbain Saint-Martin

3.2 Projets identitaires

Boucle culturelle

Esplanade de l'Avenir

Rue commerciale

3.1 Projets phares

Projet 1 : le parc linéaire du Souvenir

Un espace fédérateur et emblématique pour le centre-ville

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

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

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

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

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

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

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

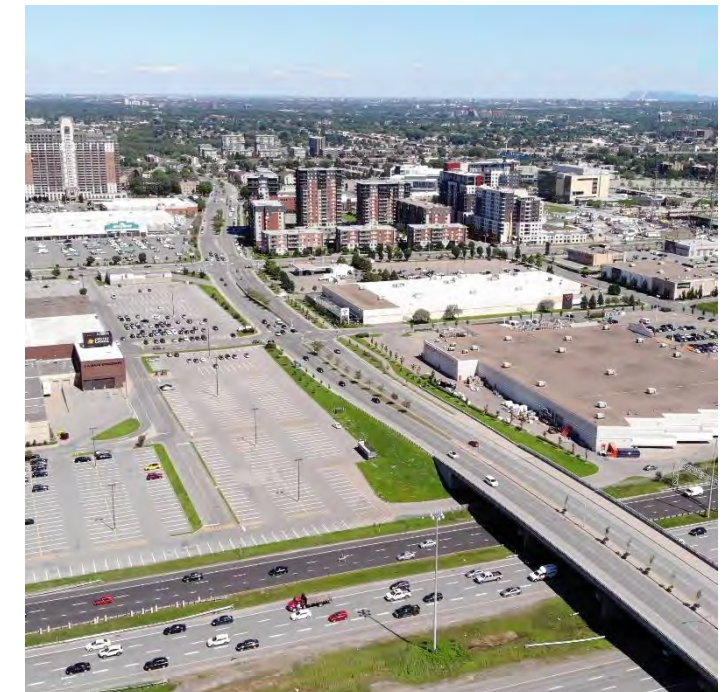
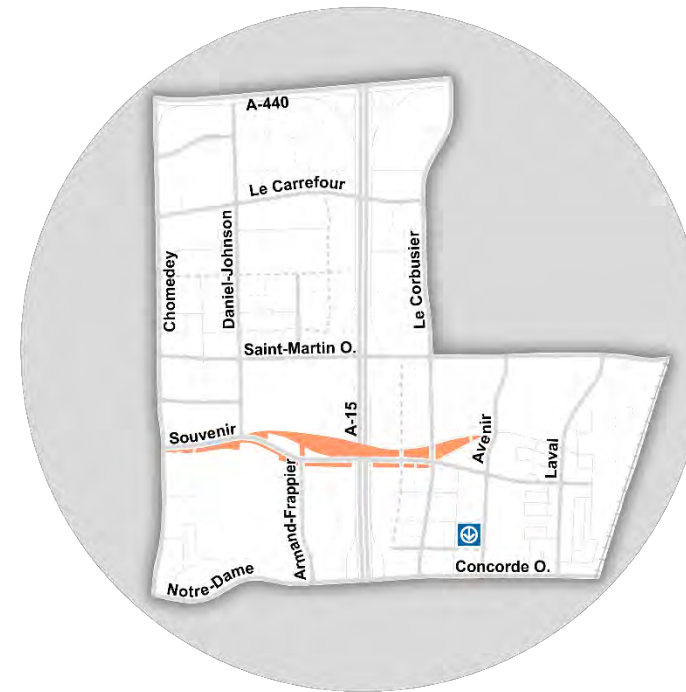
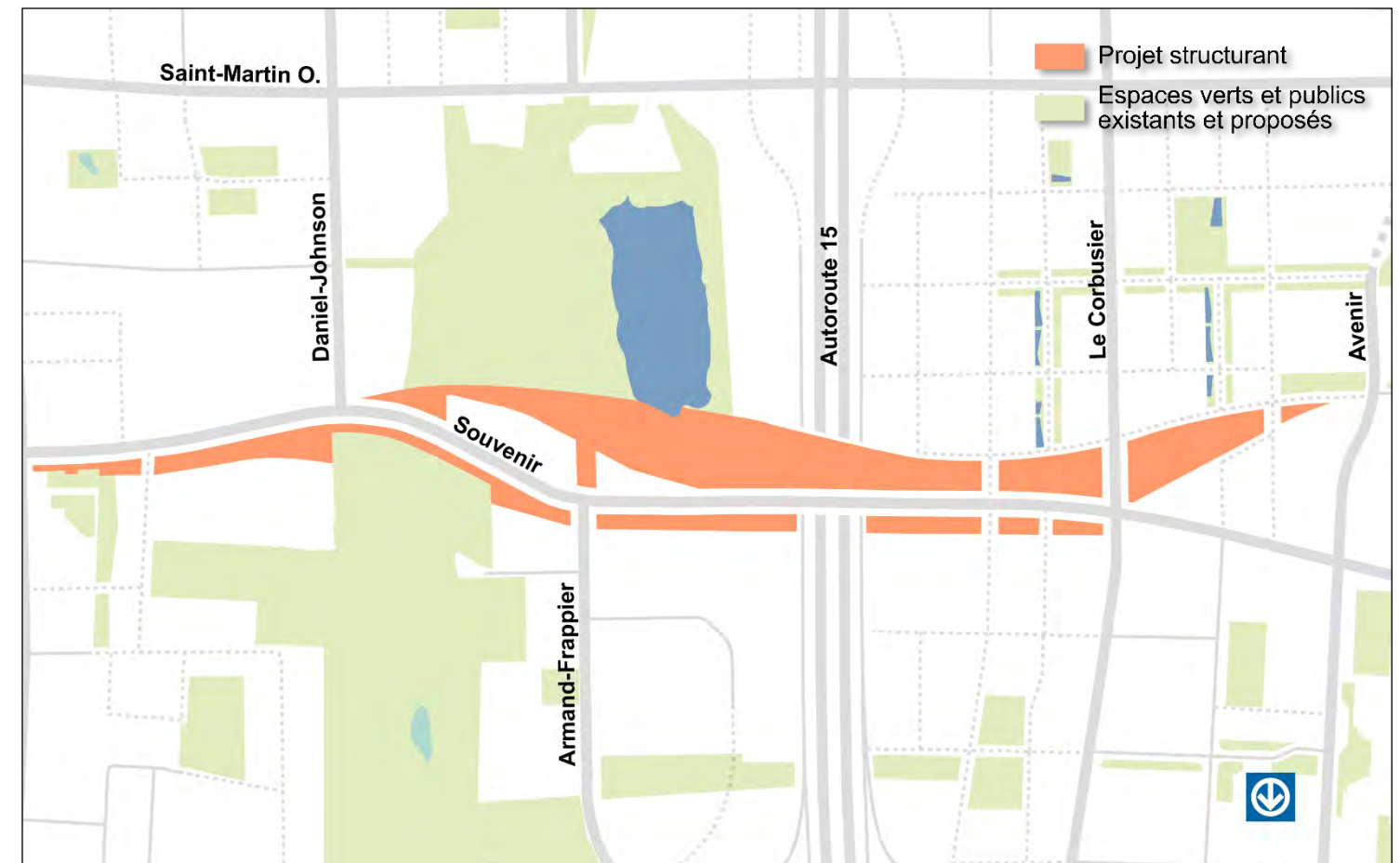


Photo 3.1a – Boulevard du Souvenir, Laval



Plan 3.1a – Emplacement proposé du parc linéaire du Souvenir

Repenser le boulevard du Souvenir

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

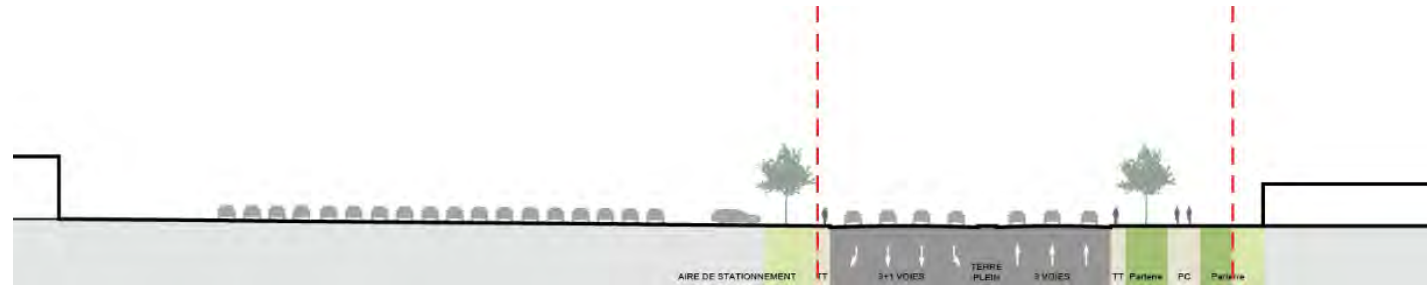


Figure 3.1a – Vue en coupe du boulevard du Souvenir actuel et de ses abords



Figure 3.1b – Vue en coupe du boulevard du Souvenir proposé et de ses abords

Un parc, plusieurs vocations

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



Photo 3.1b – Warragul, Australie (© Andrew Lloyd)



Photo 3.1c – Ypres, Belgique (© Yannick Milpas)



Photo 3.1d – Singapour (© Context Landscape Architecture)



Photo 3.1e – Bryga, Finlande (© Mika Huisman)

Quelques sources d'inspiration



Photo 3.1f – Mechelen, Belgique (© OMGEVING)



Photo 3.1g – Boston, États-Unis (© Greenway Conservancy)



Photo 3.1h – Giessen, Allemagne (© Hanns Joosten)



Photo 3.1i – Heilbronn, Allemagne (© Nikolai Benner)



Figure 3.1c – Perspective d'ambiance du parc linéaire du Souvenir

Projet 2 : le parc de l'innovation

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

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

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

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

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

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

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



Photo 3.1j – Carré Laval, Laval



Plan 3.1b – Emplacement proposé du parc de l'innovation

Quelques sources d'inspiration



Photo 3.1k – Shanghai, Chine (© Yao Chen)



Photo 3.1m – Shanghai, Chine (© Yao Chen)



Photo 3.1l – Zeewolde, Pays-Bas (© Land Art NL)



Photo 3.1n – Vantaa, Finlande (© Pyy Kantonen)



Figure 3.1d – Perspective d'ambiance du parc de l'innovation

Projet 3 : le boulevard urbain Saint-Martin

Une grande avenue fonctionnelle, esthétique et identitaire

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

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

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

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

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

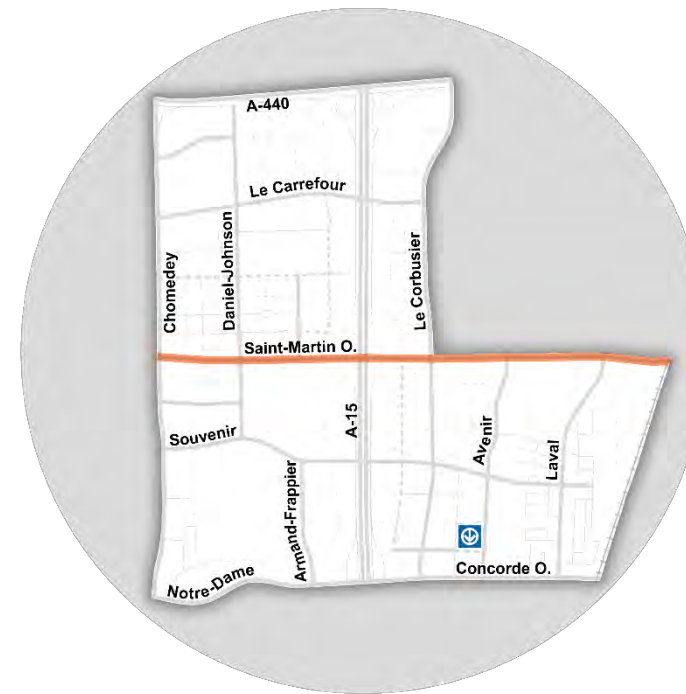
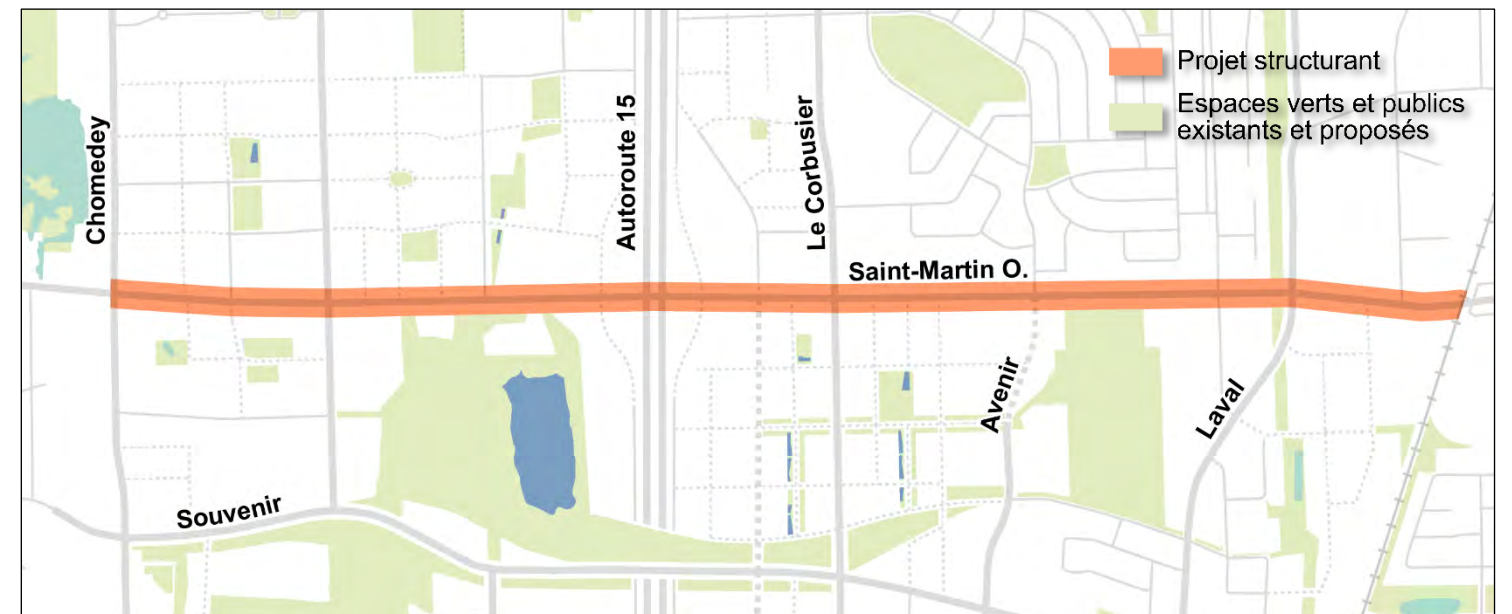


Photo 3.1o – Boulevard Saint-Martin, Laval



Plan 3.1c – Emplacement proposé des interventions sur le boulevard Saint-Martin

Quelques sources d'inspiration



Photo 3.1p – Lyon, France (© Lyon Confluence)



Photo 3.1q – Canberra, Australie (© John Gollings)



Figure 3.1e – Perspective d'ambiance du boulevard Saint-Martin

Reconfigurer le boulevard Saint-Martin

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

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

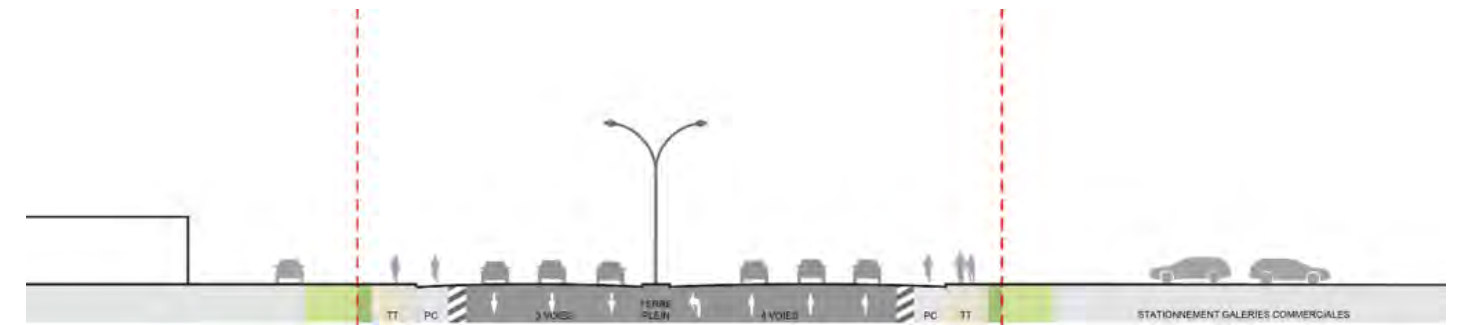


Figure 3.1f – Vue en coupe du boulevard Saint-Martin actuel et de ses abords

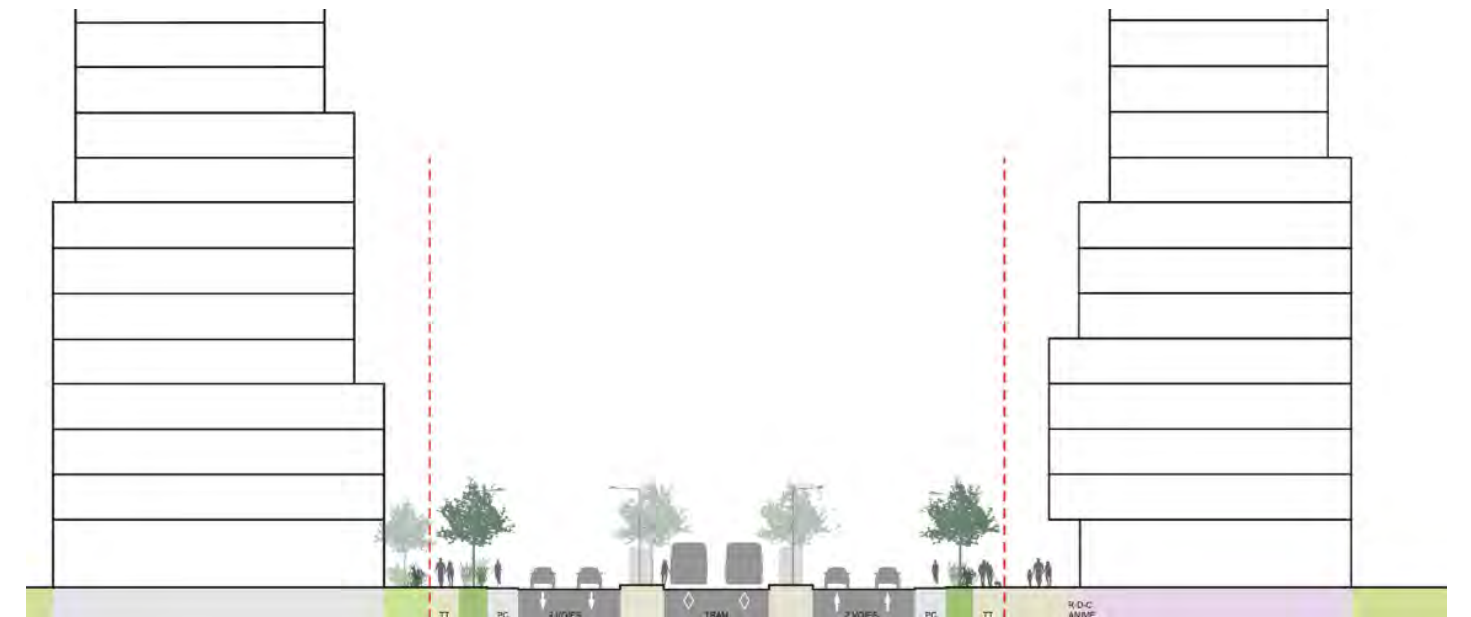


Figure 3.1g – Vue en coupe proposée du boulevard Saint-Martin et de ses abords



Figure 3.1h – Perspective d'ambiance du boulevard urbain Saint-Martin

3.2 Projets identitaires

Projet 4 : la boucle culturelle

Un circuit d'espaces publics pour déployer un laboratoire culturel

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

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

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

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

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

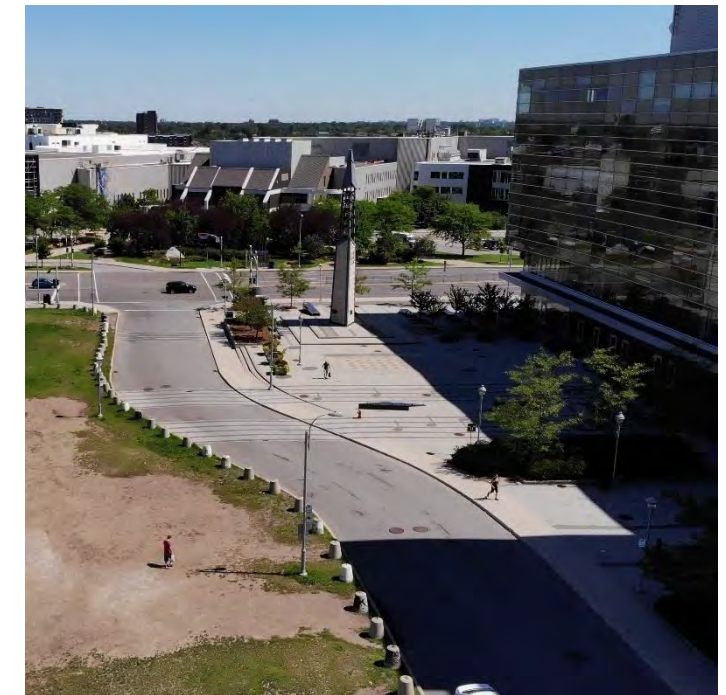
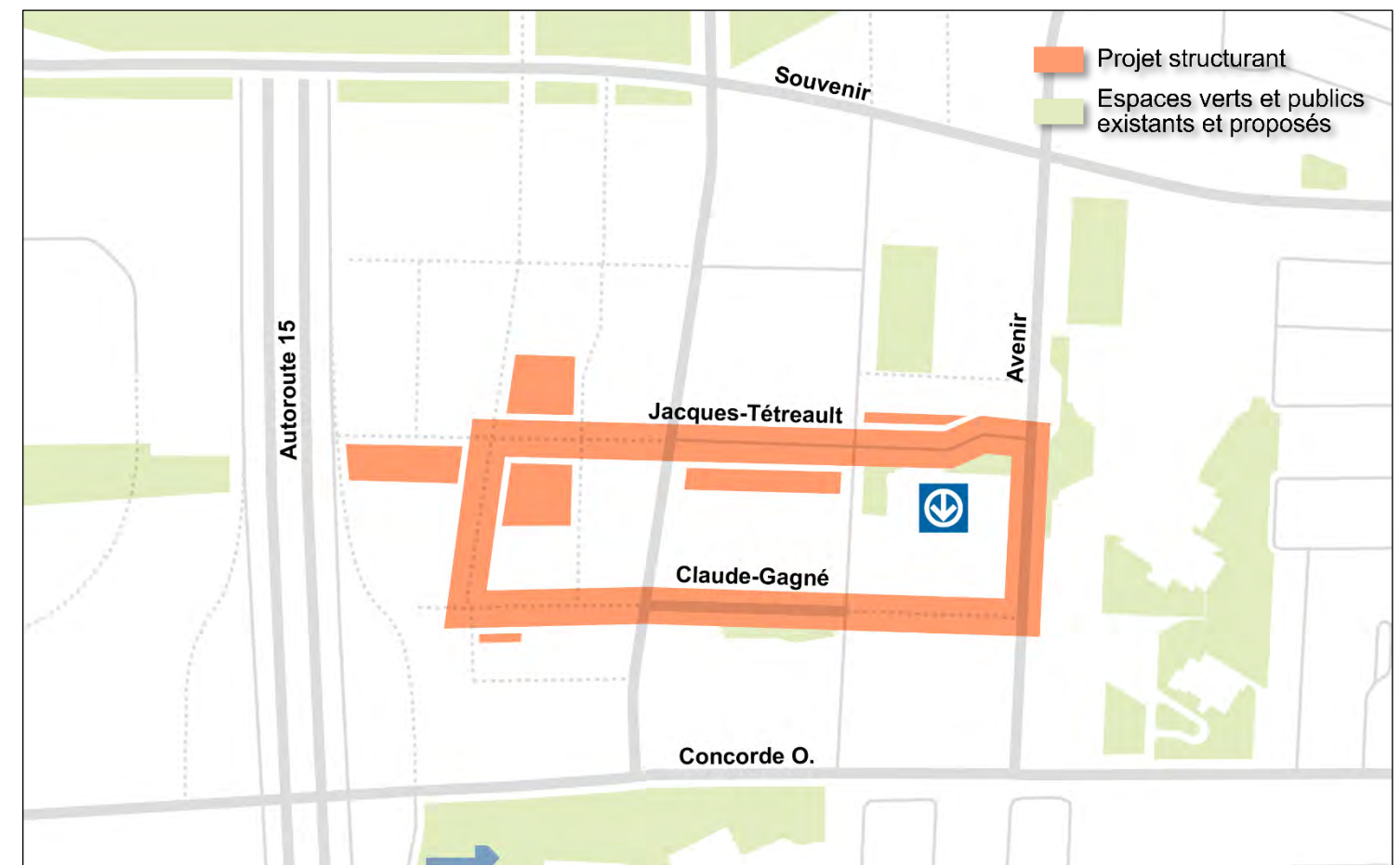


Photo 3.2a – Rue Jacques-Tétreault, Laval



Plan 3.2a – Emplacement proposé de la boucle culturelle

Quelques sources d'inspiration



Photo 3.2b – Guangzhou, Chine (© James Cheng)



Photo 3.2c – Sausalito, États-Unis (© Caitlin Atkinson)



Photo 3.2d – Mexico, Mexique (© Jaime Navarro)

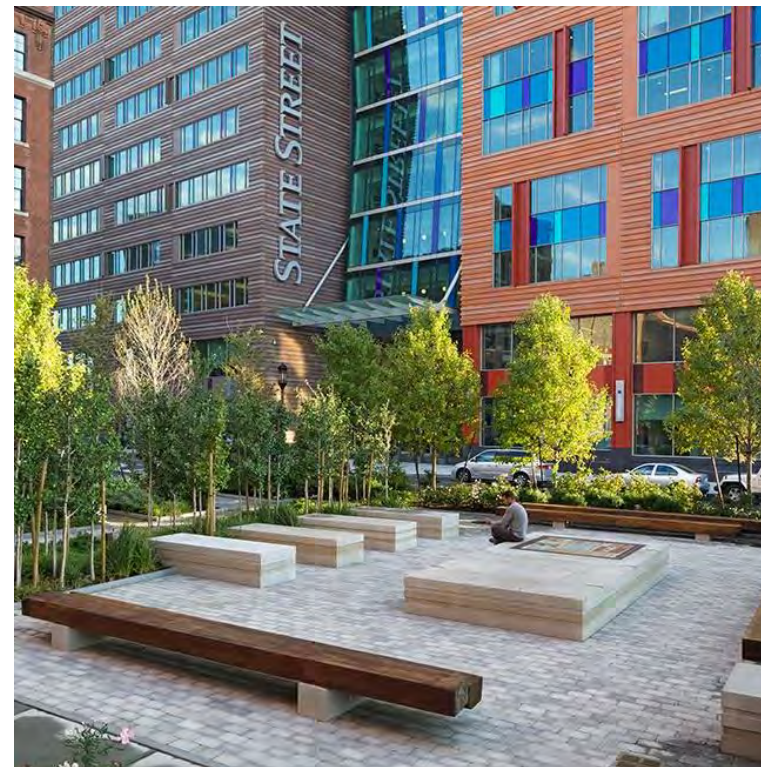


Photo 3.2e – Boston, États-Unis (© Ed Wonssek)



Photo 3.2f – Londres, Royaume-Uni (© John Sturrock)

Projet 5 : l'esplanade de l'Avenir

L'ancrage d'un quartier modèle en émergence

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

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

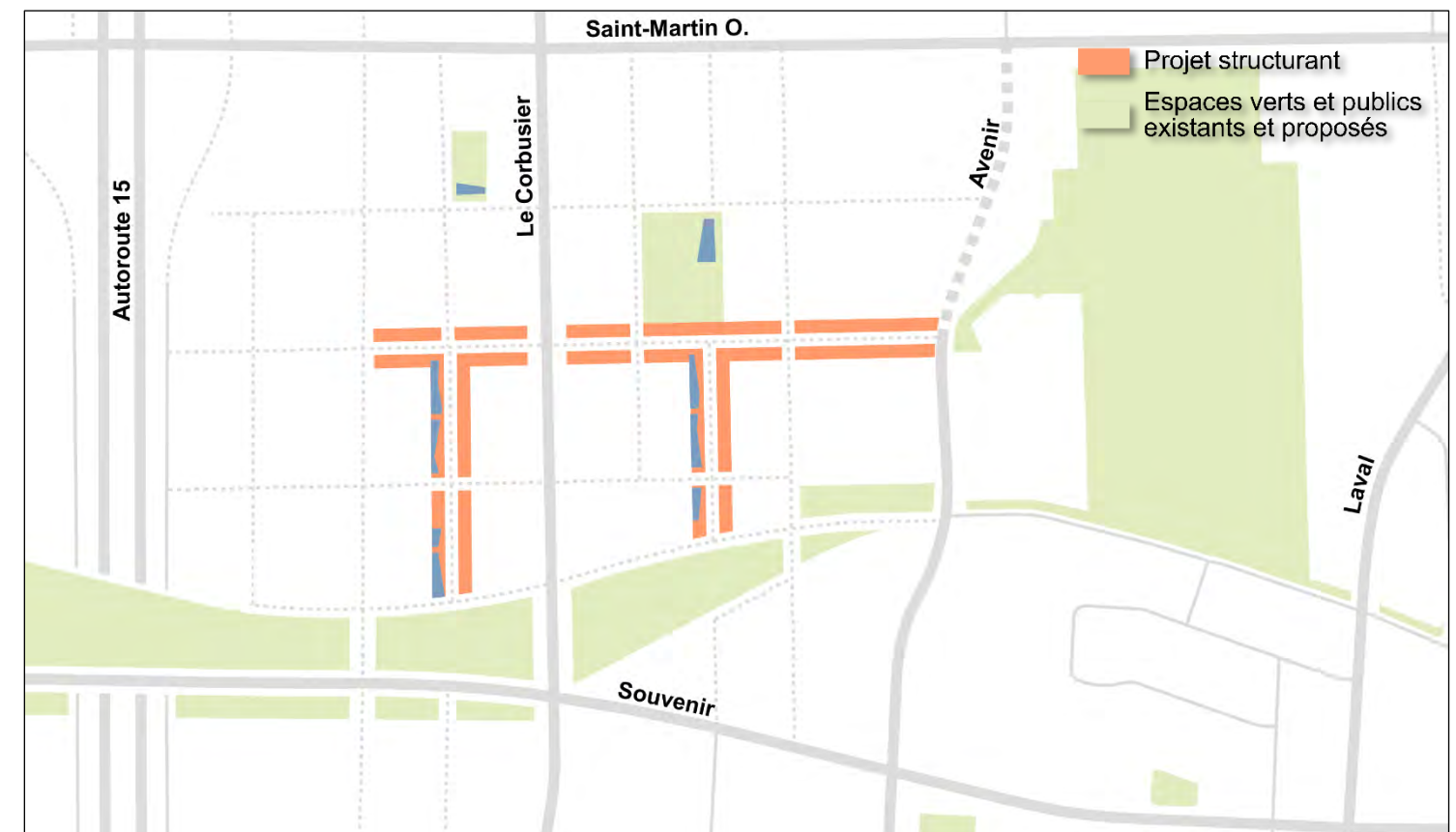
Le projet de l'esplanade se réalisera au fur et à mesure des opportunités découlant du redéveloppement progressif de centres commerciaux en quartiers complets, en s'inscrivant dans la continuité de la nouvelle trame urbaine qui émergera de cet effort de requalification. Pièce par pièce, le projet constituera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

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

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



Photo 3.2g – Boulevard Le Corbusier, Laval



Plan 3.2b – Emplacement proposé de l'esplanade de l'Avenir

L'opportunité esthétique de la gestion des eaux

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

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



Figure 3.2a – Vue en coupe proposée de l'esplanade de l'Avenir dans l'axe est-ouest

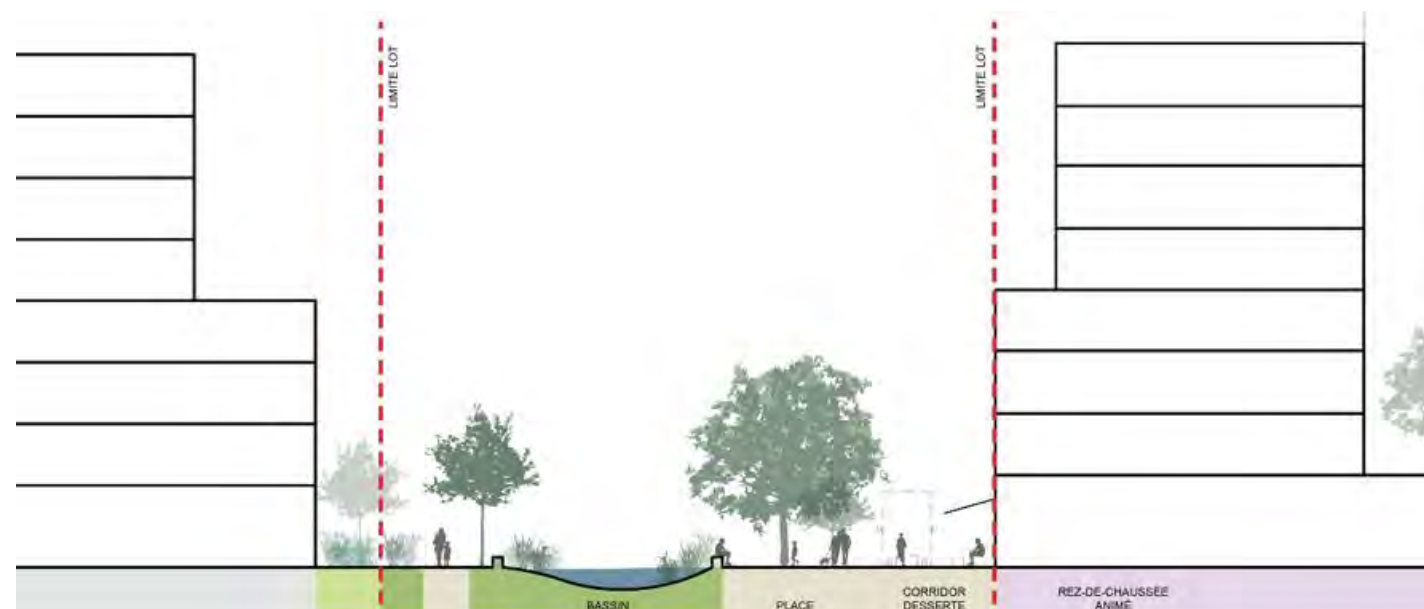


Figure 3.2b – Vue en coupe proposée de l'esplanade de l'Avenir dans les axes nord-sud

Quelques sources d'inspiration



Photo 3.2h – Richmond, Canada (© PWL Partnership Landscape Architects)



Photo 3.2i – Londres, Royaume-Uni (© John Sturrock)



Photo 3.2j – Bordeaux, France (© Jean-François Tremege)

Projet 6 : la rue commerciale

Une adresse marchande et ludique

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

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

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

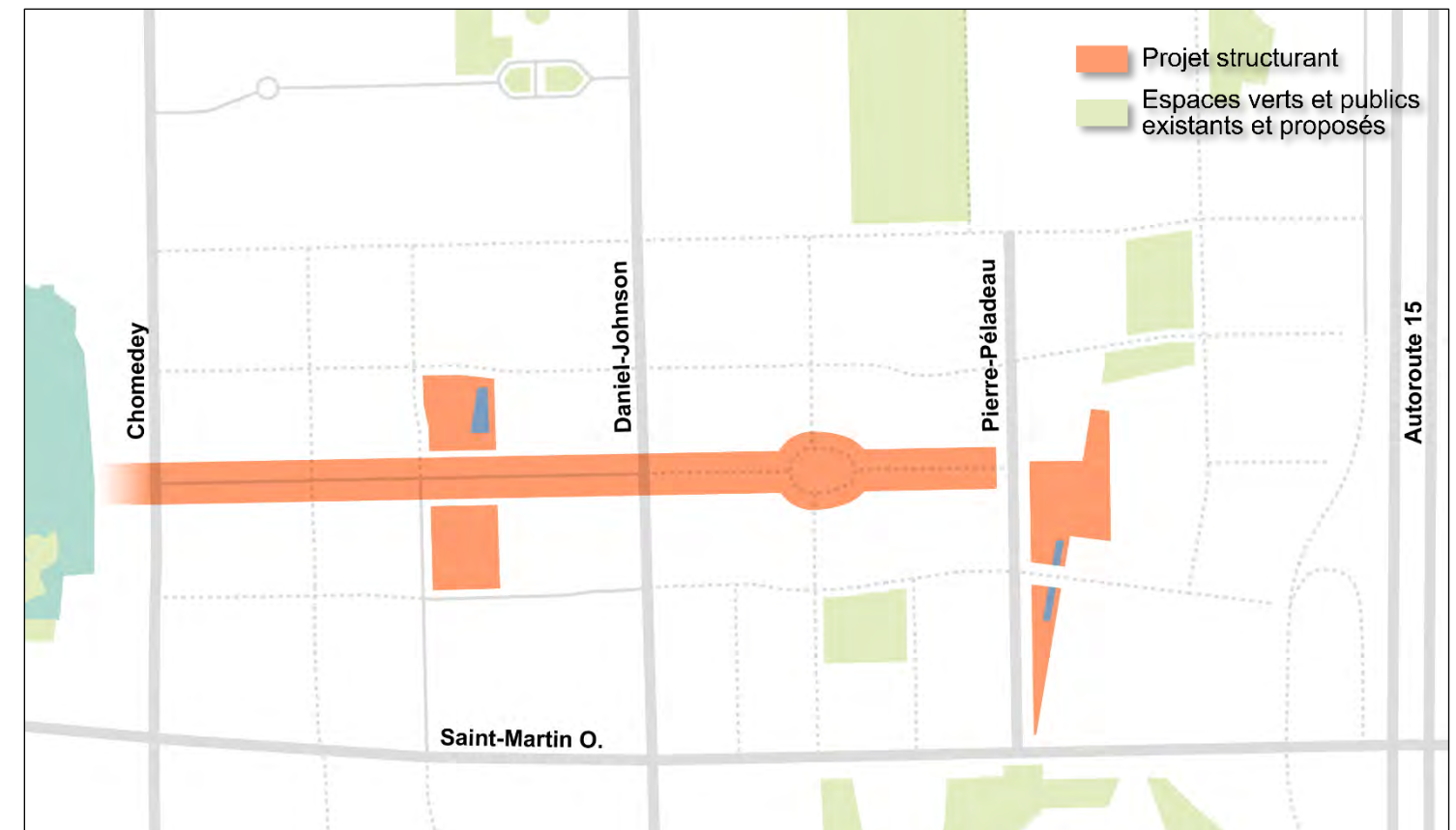
L'adresse constituée par le projet de la rue commerciale donnera vie à un quartier qui poursuivra son évolution vers une mixité fonctionnelle et une diversité architecturale assurant l'émergence d'un milieu de vie recherché et animé à toute heure du jour. La qualité des interfaces entre la rue et les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

Les principales interventions proposées pour ce projet sont les suivantes :

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



Photo 3.2k – Promenade du Quartier-Saint-Martin, Laval



Plan 3.2c – Emplacement proposé de la rue commerciale

Quelques sources d'inspiration



Photo 3.2l – Sydney, Australie (© Brett Boardman)



Photo 3.2m – Adelaïde, Australie (© Peter Bennets)



Photo 3.2n – Ljubljana, Slovénie (© Miran Kambič)

Partie 4

Mise en œuvre



Cette partie du PPU traite des principaux éléments qui permettront la mise en œuvre de la vision d'aménagement et des projets structurants présentés aux parties 2 et 3, respectivement. Elle présente tout d'abord les dispositions qui devront être traduites dans la réglementation d'urbanisme, c'est-à-dire les affectations du sol, les hauteurs maximales et minimales des bâtiments et les mesures relatives à la mise en place de la trame viaire nécessaire au développement et à la transformation du centre-ville. Cette partie présente ensuite des dispositions relatives à l'introduction d'outils discrétionnaires dans les règlements d'urbanisme applicables au centre-ville, soit des PIIA, des PPCMOI et certaines parties des balises d'aménagement qui constituent la partie 5 de ce document. Enfin, cette partie établit un plan d'action qui regroupe les interventions projetées à court, moyen et long terme, ainsi que les parties prenantes impliquées pour assurer leur réalisation.

Partie 4 – Mise en œuvre

4.1 Affectations du sol

4.2 Hauteurs des bâtiments

Règles d'interprétation

4.3 Tracé projeté des voies de circulation

Prescriptions relatives au tracé projeté des voies de circulation

Règles d'interprétation

Principes d'aménagement des voies de circulation

Typologie de rues

4.4 Outils discrétionnaires

Plans d'implantation et d'intégration architecturale

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

4.5 Plan d'action

4.1 Affectations du sol

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

Tenant compte du potentiel de transformation présenté à la section 1.7, les affectations répondent à deux logiques : la transformation et le maintien des caractéristiques des quartiers. La transformation est encouragée par les affectations mixtes, dont la plupart sont associées à une identité diffusée par les activités déjà présentes dans le secteur et, à terme, par la réalisation d'un ou plusieurs des projets structurants. Le maintien – ou l'évolution progressive – est quant à lui assuré par l'ensemble des autres affectations, qu'elles visent à reconnaître des quartiers résidentiels établis, à compléter l'urbanisation de terrains vacants dans le respect des quartiers environnants, à renforcer des pôles d'emplois ou même à confirmer la présence de milieux naturels de grande valeur.

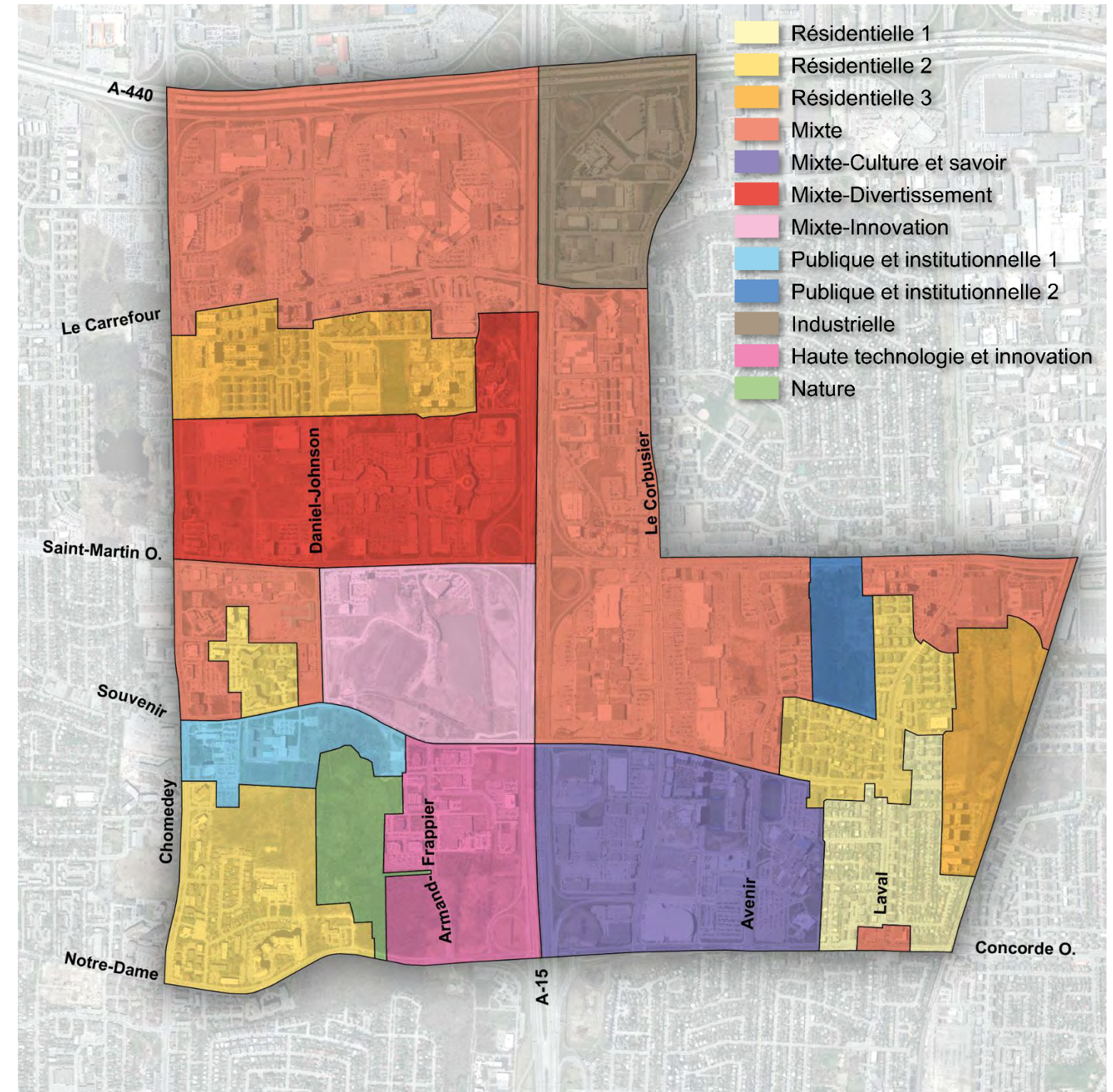
Le territoire du PPU du centre-ville comprend douze aires d'affectation du sol.

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

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

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

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



Plan 4.1 – Affectations du sol

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

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

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

De manière complémentaire, les affectations des quartiers résidentiels déjà établis varient selon les caractéristiques du milieu et constituent principalement des secteurs de maintien. Les secteurs composés en grande majorité de résidences unifamiliales, bifamiliales et trifamiliales isolées, jumelées et contiguës sont inclus dans l'aire d'affectation **Résidentielle 1**. L'aire d'affectation **Résidentielle 2** reconnaît la coexistence de quartier de maisons unifamiliales isolées avec une plus grande variété d'usages résidentiels de moyenne densité, incluant des résidences pour personnes âgées avec la présence d'équipements publics et institutionnels. Une plus forte densité résidentielle est encouragée le long des artères. Finalement, l'aire d'affectation **Résidentielle 3** identifie les secteurs résidentiels de plus forte densité où seuls les habitations unifamiliales, les duplex et les triplex contigus sont autorisés. Cette aire d'affectation reconnaît également les immeubles multilogements existants de grandes hauteurs, mais préconise des typologies résidentielles offrant une meilleure compacité afin de promouvoir des quartiers à l'échelle du piéton dans les futurs développements.

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

L'augmentation de la population générée par le redéveloppement urbain nécessitera l'ajout de services publics et institutionnels. La localisation exacte de ces équipements n'est pas encore déterminée. Afin d'assurer la présence d'écoles ou d'autres services publics et communautaires aux endroits requis et ainsi de répondre aux besoins actuels et futurs de la population, le groupe d'usages Établissement institutionnel et communautaire est autorisé dans toutes les aires d'affectation à l'exception de l'affectation Nature. La récréation extensive est autorisée dans toutes les aires d'affectation du territoire, ce qui permettra par exemple l'insertion de parcs ou d'espaces publics dans la trame urbaine existante.

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



Photo 4.1a – Quartier Montmorency (© Sophie Poliquin)



Photo 4.1b – Promenade du Centropolis (© M.-A. Charlebois)



Photo 4.1c – Secteur résidentiel



Photo 4.1d – Hôtel de ville (© Sylvain Majeau)

Tableau 4.1a – Affectations résidentielles du sol

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

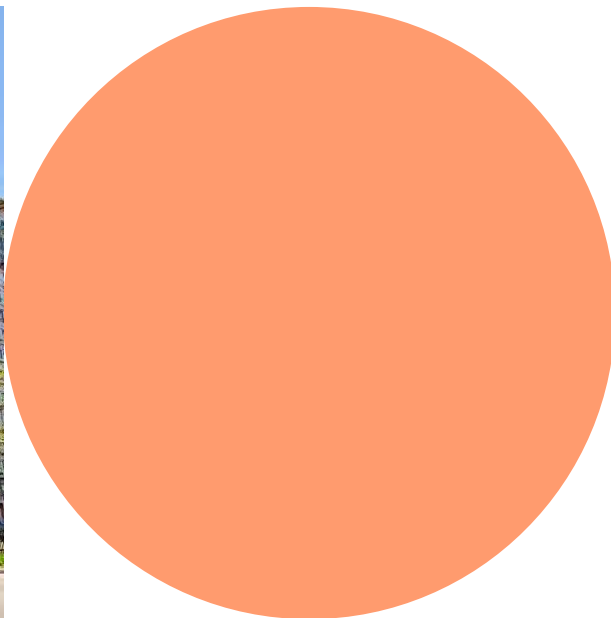


Tableau 4.1b – Affectations mixtes du sol

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

Tableau 4.1c – Autres affectations du sol

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

Notes concernant les tableaux d'affectations :

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

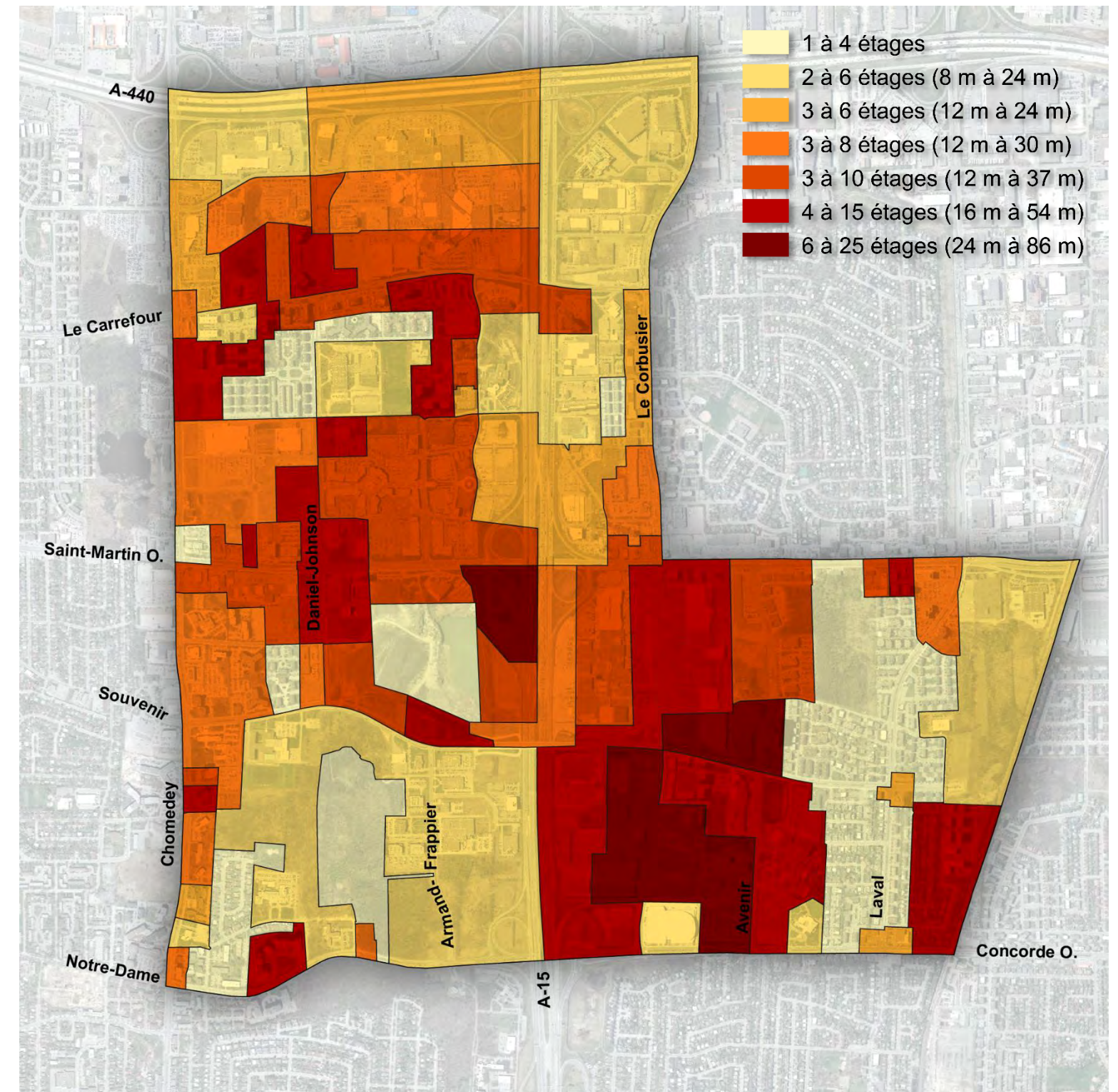
4.2 Hauteurs des bâtiments

Le plan ci-contre présente les hauteurs minimales et maximales prescrites en mètres et en nombre d'étages que les règlements d'urbanisme devront respecter.

Ces limites de hauteur sont basées sur différents facteurs, incluant le respect des hauteurs maximales des bâtiments prescrites à la carte 4.4 : Hauteurs maximales des bâtiments du SADR, le potentiel de transformation présenté à la partie 1, les orientations d'aménagement présentées à la partie 2 (en particulier l'offre existante et proposée en espaces publics et en transports collectifs) ainsi que les caractéristiques propres à chaque secteur. L'approche retenue traduit donc la vision du PPU en cherchant à optimiser par une forme urbaine compacte le potentiel d'utilisation du sol tout en privilégiant une transition progressive des hauteurs qui tient compte du cadre bâti existant et de la variation des typologies recherchée pour les milieux de vie.

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

- Les milieux résidentiels établis de faible à moyenne densité, qui sont peu susceptibles de subir des transformations majeures, sont limités à une hauteur maximale de 4 étages (16 mètres) afin de refléter le cadre bâti existant.
- Les secteurs à vocation économique voués à la consolidation plutôt qu'à la transformation sont limités à une hauteur maximale de 6 étages (24 mètres) ou 8 étages (30 mètres). Ces secteurs comprennent notamment la Cité de la Biotech ainsi que les terrains aux abords du boulevard Le Corbusier et au sud de l'autoroute 440.
- Les secteurs voués à se redévelopper en quartiers mixtes et complets, notamment les abords du Carré Laval et du terminus Le Carrefour et la majorité des terrains occupés par des centres commerciaux, sont limités à des hauteurs maximales variant de 10 étages (37 mètres) à 15 étages (54 mètres). Ces hauteurs maximales sont surtout privilégiées le long des artères principales, de manière à arrimer le redéveloppement immobilier aux projets de transport collectif envisagés tout en confirmant le caractère urbain de ces axes par un encadrement bâti. Ces hauteurs maximales sont également autorisées à certaines intersections stratégiques afin de les marquer et de créer des nœuds dans la silhouette de la trame urbaine.
- La hauteur maximale la plus élevée, soit 25 étages (86 mètres), est réservée au rayon d'influence de la station de métro Montmorency afin de maximiser le potentiel qu'offrent ces terrains et assurer la consolidation de l'aire TOD identifiée au SADR. Ce noyau de forte intensité servira également à créer des marqueurs pour ponctuer le paysage urbain, à l'instar des nœuds de grande hauteur à certaines intersections ailleurs sur le territoire. Certains de ces bâtiments constitueront des repères visuels et architecturaux emblématiques qui contribueront à la signature du centre-ville.
- Finalement, afin d'assurer une certaine cohésion dans les formes urbaines et d'optimiser l'occupation du sol dans les sites stratégiques, des hauteurs minimales variant de 3 étages (12 mètres) à 6 étages (24 mètres) sont prévues pour les secteurs de hauteurs maximales de 10 étages (37 mètres), 15 étages (54 mètres) et 25 étages (86 mètres).



Plan 4.2 – Hauteurs minimales et maximales des bâtiments

Règles d'interprétation

Interprétation des prescriptions en mètres et en étages

Les limites minimales et maximales de hauteur pour les bâtiments sont précisées à la fois en nombre d'étages et en mètres, à l'exception de la catégorie de 1 à 4 étages qui s'applique essentiellement à des secteurs de maintien. Ces deux limites sont basées sur des équivalences approximatives qui tiennent compte de la hauteur moyenne d'un étage qui, elle-même, varie habituellement selon l'usage du plancher et le nombre total d'étages d'un bâtiment. Le nombre d'étages est donc précisé à titre indicatif. En cas de conflit entre les deux méthodes d'expression de hauteur, la hauteur en mètres doit primer sur la hauteur en étages dans les règlements d'urbanisme, bien que ceux-ci puissent indiquer et faire respecter à la fois les deux limites si cela est souhaité. Ainsi, pour un secteur dont la hauteur maximale prescrite au plan 4.2 est de 6 étages et 24 mètres, les règlements d'urbanisme pourront autoriser un bâtiment de 24 mètres de hauteur ou moins, mais comportant 7 étages, mais ne pourront autoriser un bâtiment de 5 étages et de plus de 24 mètres de hauteur. Ils pourraient également prescrire une limite de 6 étages et de 24 mètres.

Interprétation de la délimitation des secteurs de hauteurs des bâtiments

La délimitation des secteurs de hauteurs autorisées coïncide généralement aux limites cadastrales et aux emprises routières. Les limites d'un secteur de hauteurs 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. Cet ajustement des limites ne pourra cependant s'éloigner de plus de 15 mètres de part et d'autre des secteurs de hauteurs détaillées au plan 4.2.

Exception aux hauteurs maximales des bâtiments

Pour des bâtiments existants dont la hauteur dépasse la hauteur maximale prescrite au plan 4.2 pour le secteur dans lequel ils se trouvent, les règlements d'urbanisme pourront prévoir une hauteur maximale supérieure à celle identifiée sur ce plan, afin que ces immeubles soient autorisés de plein droit au regard des normes d'urbanisme qui leur seront applicables. Cette mesure ne devra toutefois pas permettre la construction d'un nouveau bâtiment d'une hauteur dépassant la limite prescrite au plan 4.2 ; ni permettre d'augmenter la hauteur d'un bâtiment existant à une hauteur supérieure à la limite prescrite au plan 4.2, à l'exception des projets qui pourraient être approuvés par l'application de la procédure relative au règlement de Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) prévue à la section 4.4 du présent PPU.

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

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



Photo 4.2a – Stockholm, Suède (© Susan Nilsson)



Photo 4.2b – Laval, Canada (© Google)



Photo 4.2c – Laval, Canada (© Google)



Photo 4.2d – Vancouver, Canada (© Google)

4.3 Tracé projeté des voies de circulation

Les orientations 2 et 3 de la partie 2 exposent la volonté de la Ville de Laval de déployer une trame viaire plus perméable, tant à l'intérieur du centre-ville que dans le reste de l'île. Les objectifs recherchés par cette nouvelle trame viaire sont effectivement multiples et diversifiés :

- assurer une mobilité efficace et durable pour tous les modes de déplacement dans un environnement sécuritaire et inclusif en toutes saisons ;
- prévoir des aménagements intégrant la plantation et le mobilier urbain ;
- opter pour un aménagement paysager de qualité et durable ;
- réduire les îlots de chaleur ;
- intégrer des aménagements destinés à l'absorption et à la rétention des eaux de ruissellement ;
- intégrer les nouvelles infrastructures souterraines, nécessaires au redéveloppement des grands îlots.

La définition de cette trame viaire est guidée par différents principes, soit :

- la diminution des îlots de manière à limiter la distance entre les intersections à 200 mètres permettant une perméabilité accrue de la trame urbaine, et à favoriser la mobilité active ;
- la présence d'allées privées au sein des grands lots ;
- l'arrimage aux feux de circulation existants ;
- la préservation des arbres existants ;
- l'arrimage aux futures stations de BHNS et de tramway sur les boulevards Saint-Martin, Le Corbusier et de la Concorde Ouest et Notre-Dame.

Le plan 4.3 ci-contre présente le tracé projeté des voies de circulation, en précisant leur hiérarchie.



Plan 4.3 – Tracé projeté des voies de circulation

Prescriptions relatives au tracé projeté des voies de circulation

Afin d'assurer la mise en œuvre de cette trame viaire, la Ville de Laval entend se prévaloir des pouvoirs accordés en vertu des paragraphes 2°, 5° et 7° de l'article 115 relatif au lotissement de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c.A-19.1), soit :

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

Pour ce faire, la présente section présente le tracé projeté des voies de circulation du territoire du PPU, ainsi que les normes de dimension de ces voies de circulation qui devront paraître au règlement de lotissement. La réglementation d'urbanisme devra prévoir la cession gratuite de l'assiette de ces voies de circulation à la Ville. Ce tracé constitue le résultat ultime de cette trame viaire au centre-ville dans la continuité de la trame existante.

L'élaboration des normes de dimension s'appuie sur une hiérarchisation du réseau des voies de circulation afin d'assurer une redistribution efficace des différents modes de transport à l'intérieur des quartiers du centre-ville. Cette trame viaire offrira des options de déplacements sécuritaires en favorisant une transition naturelle entre les différents milieux. La réalisation des futures voies de circulation permettra d'intégrer des infrastructures de mobilité active en complémentarité avec les autres modes de transport en présence, contribuant ainsi à doter le centre-ville d'une signature à échelle plus humaine, verte et adaptée aux quartiers. Cette hiérarchisation se décline en cinq typologies de voies de circulation : les collectrices, les rues locales, les rues apaisées ou partagées, les liens actifs et les accès de service privés (ruelles).

Chaque typologie est représentée dans les pages suivantes par une série de coupes de rue. Celles-ci proposent divers types d'aménagement afin de faciliter et d'adapter l'intégration de ces nouvelles voies de circulation aux différents milieux d'insertion. Ces coupes s'appuient sur plusieurs principes d'aménagement, notamment la marchabilité et le confort des usagers, la synergie des modes de déplacement, le verdissement accru et la résilience de ces espaces publics par des aménagements favorisant la biorétention. Cette déclinaison de coupes de rue fixe des intervalles de normes de dimension applicables pour chaque typologie. Les coupes de rue sont à titre indicatif uniquement, mais ont pour objectif de guider la phase de conception de ces différentes voies de circulation au gré des projets et selon les contraintes et les opportunités identifiées sur le terrain. L'application des critères énoncés dans la présente section servira à définir la norme de dimension définitive pour chaque voie de circulation. Cette liste de critères, ainsi que les intervalles de normes de dimension, devront être intégrés au règlement de lotissement, à l'exception des normes prescrites pour les accès de services privés qui demeurent à titre indicatif.

Aussi, toute opération cadastrale au centre-ville, ainsi que toute nouvelle construction sera conditionnelle au respect de ce tracé projeté des voies de circulation, selon la règle d'interprétation énoncée ci-dessous.

Règle d'interprétation

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



Principes d'aménagement des voies de circulation

L'aménagement des nouvelles rues repose sur plusieurs principes qui sont regroupés en deux catégories.

Synergie des modes de déplacement et confort des usagers

- Partage équilibré des espaces dédiés aux différents usagers (piétons, cyclistes, véhicules motorisés, autobus) ;
- Aménagements conviviaux et sécuritaires à l'échelle des piétons et des cyclistes ;
- Intégration d'un réseau de transport en commun reliant les milieux de vie ;
- Aménagements conçus selon les principes de l'accessibilité universelle ;
- Aménagement de pistes cyclables en site propre sur les axes structurants ;
- Minimisation des largeurs de chaussée respectant des valeurs minimales sécuritaires.

Végétalisation et résilience des rues et des infrastructures souterraines

- Mise en place d'infrastructures vertes de biorétention (jardins de pluie, saillies drainantes, noues) ;
- Aménagement de saillies drainantes aux intersections des rues et de fosses d'arbres agrandies et drainantes sur les trottoirs ;
- Plantation d'alignement d'arbres des deux côtés des rues ;
- Intégration d'un mobilier urbain distinctif encourageant les déplacements actifs et l'animation de l'espace public : banc, support à vélos, éclairage à échelle humaine ;
- Réduction de la pollution visuelle et lumineuse (en réponse au suréclairage, à l'abondante signalisation autoroutière, etc.).



Photo 4.3a – Partage et confort des usagers de la rue, Montréal



Photo 4.3b – Appropriation et animation de la rue, Laval



Photo 4.3c – Verdissement et lien cyclable, Laval

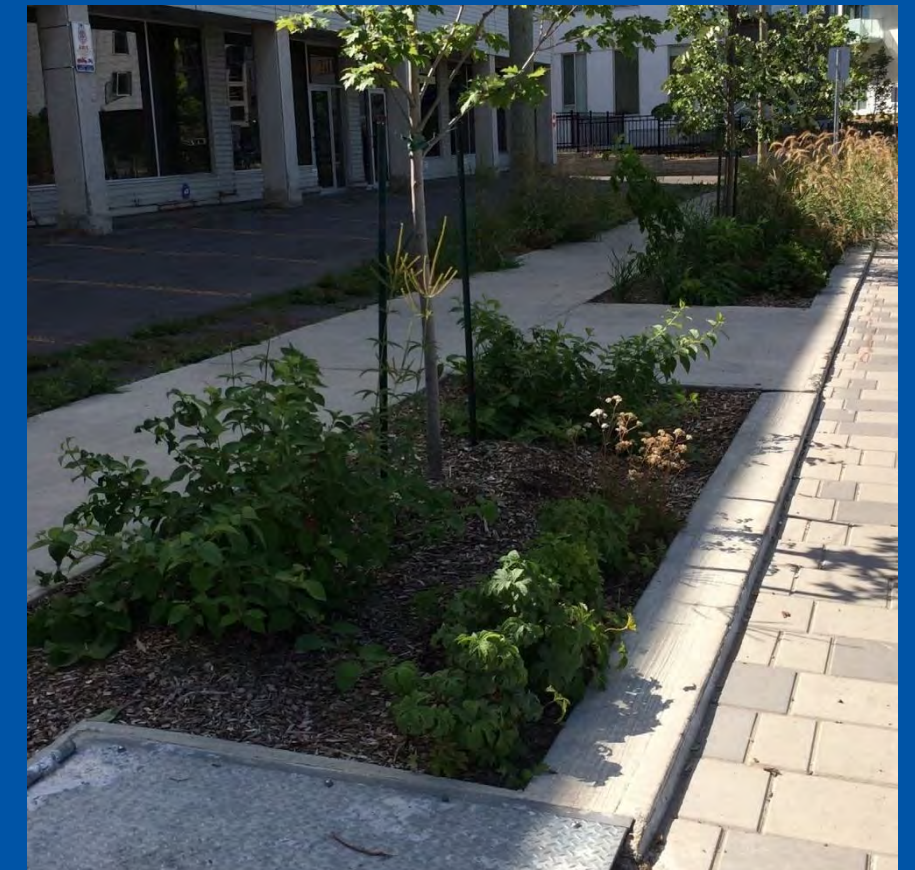


Photo 4.3d – Gestion des eaux de pluie, Montréal

Typologie de rues

Les nouvelles rues publiques se déclinent en quatre types aux emprises variées. À celles-ci s'ajoute un type de tenure privée.

Les rues publiques

- Les **collectrices**, avec des emprises variant de 20,4 à 28,8 mètres ;
- Les **rues locales**, avec des emprises variant de 18 à 21,6 mètres ;
- Les **rues apaisées** ou **partagées**, avec des emprises variant de 12 à 16 mètres ;
- Les **liens actifs**, avec des emprises variant de 10 à 14,5 mètres.

Les liens privés

- Les **accès de service**, dont l'emprise est variable selon les besoins et le contexte.

Règle d'interprétation des coupes de rue

Chaque type est représenté par des coupes de rue théoriques. Celles-ci illustrent des intentions d'aménagement qui s'adaptent aux particularités des lieux d'insertion et qui répondent aux principes énoncés précédemment. Ainsi, les rues d'un même type pourront proposer des aménagements qui diffèrent légèrement.

Critères de dimension

En dehors du type de densification et des développements immobiliers qui en découlent, le choix de l'emprise s'effectuera selon les critères suivants :

- présence d'utilités publiques ;
- possibilité de préservation des arbres matures ;
- liens cyclables proposés ;
- circuits de transport collectif proposés ;
- capacité de desserte véhiculaire souhaitée ;
- offre en stationnement sur rue ;
- proximité d'une autoroute ;
- besoins en gestion des eaux de ruissellement ;
- besoins en végétalisation et lutte contre les îlots de chaleur.



Photo 4.3e – Collectrice, Montréal

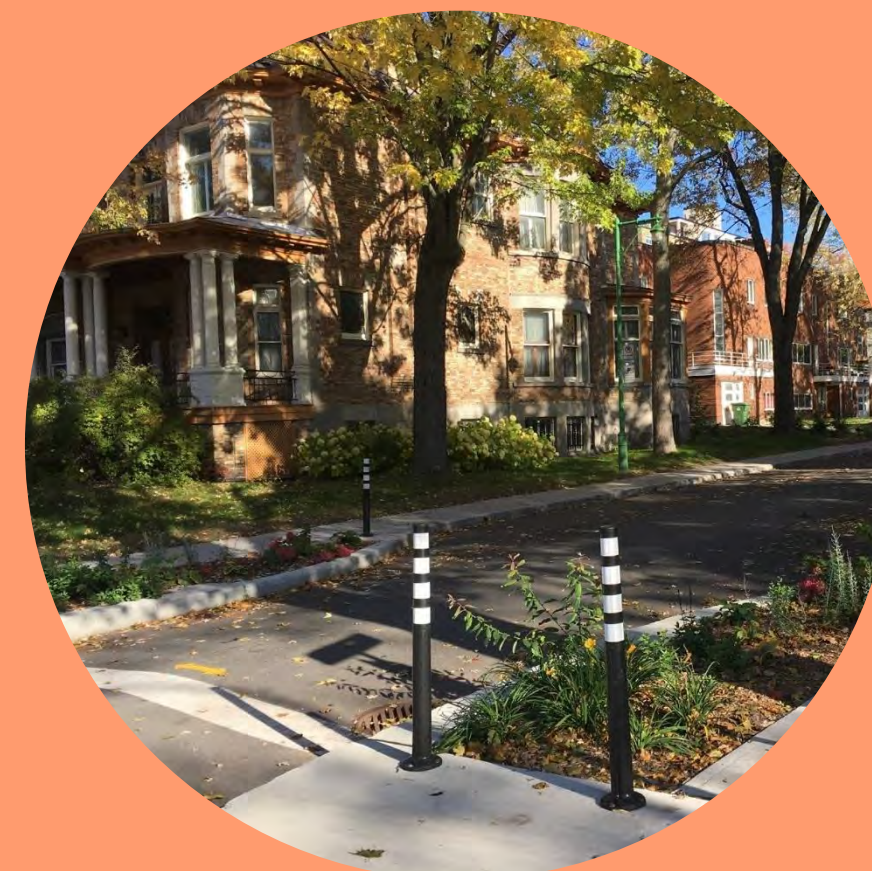


Photo 4.3f – Rue locale et apaisée, Montréal



Photo 4.3g – Rue partagée, Strasbourg



Photo 4.3h – Lien actif, Toronto

La collectrice

(Emprise de 20,4 à 28,8 mètres).

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

Les collectrices présenteront les caractéristiques principales suivantes :

- alignements d'arbres de part et d'autre de la chaussée ;
- végétalisation au sol, incluant par exemple des arbustes et des plantes herbacées ;
- jardins de pluie et aires de biorétention (selon le cas) ;
- trottoirs confortables (2 à 2,4 mètres) ;
- pistes cyclables confortables et/ou chaussée désignée (selon le débit véhiculaire/jour) ;
- intégration de transports collectifs (réseaux locaux, voies réservées) ;
- circulation motorisée à double sens ;
- stationnement sur les deux côtés (dans la plupart des scénarios) ;
- vitesse de circulation réduite ;
- intégration d'art public.

Les coupes de rue ci-contre proposent quatre options pour les collectrices.

- La figure 4.3a (emprise de 20,4 mètres) propose un double alignement d'arbres, de larges trottoirs, une circulation à double sens ainsi que du stationnement des deux côtés.
- La figure 4.3b (emprise de 20,4 mètres) propose un double alignement d'arbres, de larges trottoirs, une circulation à double sens ainsi qu'une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté.
- La figure 4.3c (emprise de 21,8 mètres) propose un double alignement d'arbres, de larges trottoirs, un arrimage entre les aménagements publics et privés, une circulation à double sens ainsi qu'une alternance entre le stationnement et les transports collectifs.
- La figure 4.3d (emprise de 28,8 mètres) propose une circulation à double sens, du stationnement des deux côtés, un double alignement d'arbres ainsi que de larges trottoirs.

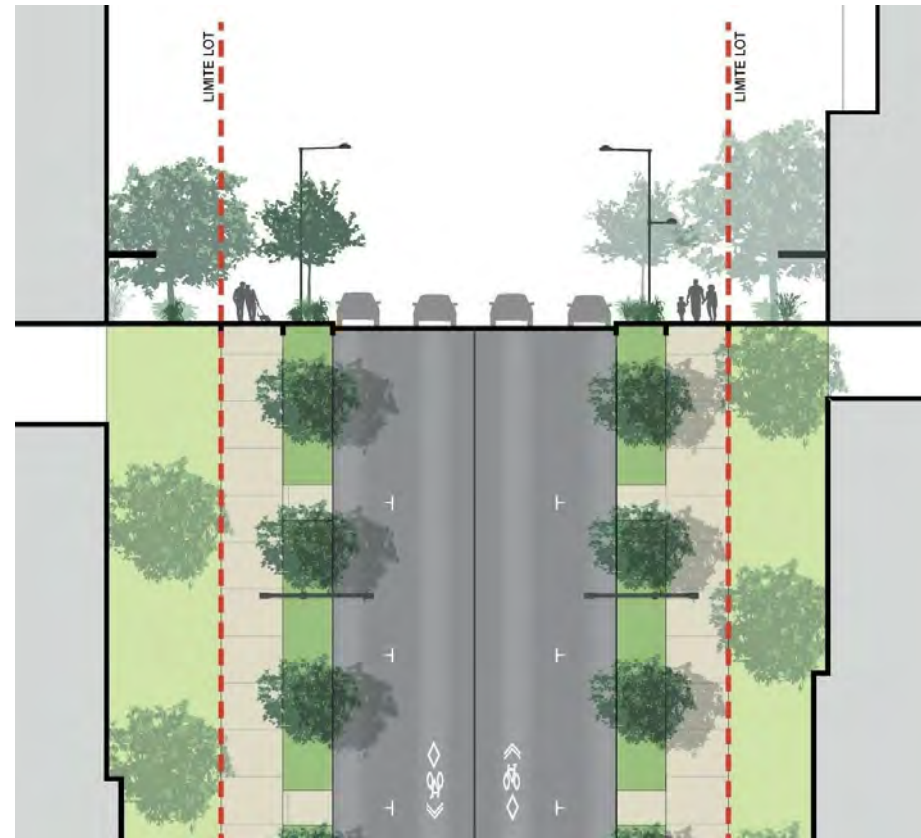


Figure 4.3a – Collectrice de 20,4 mètres

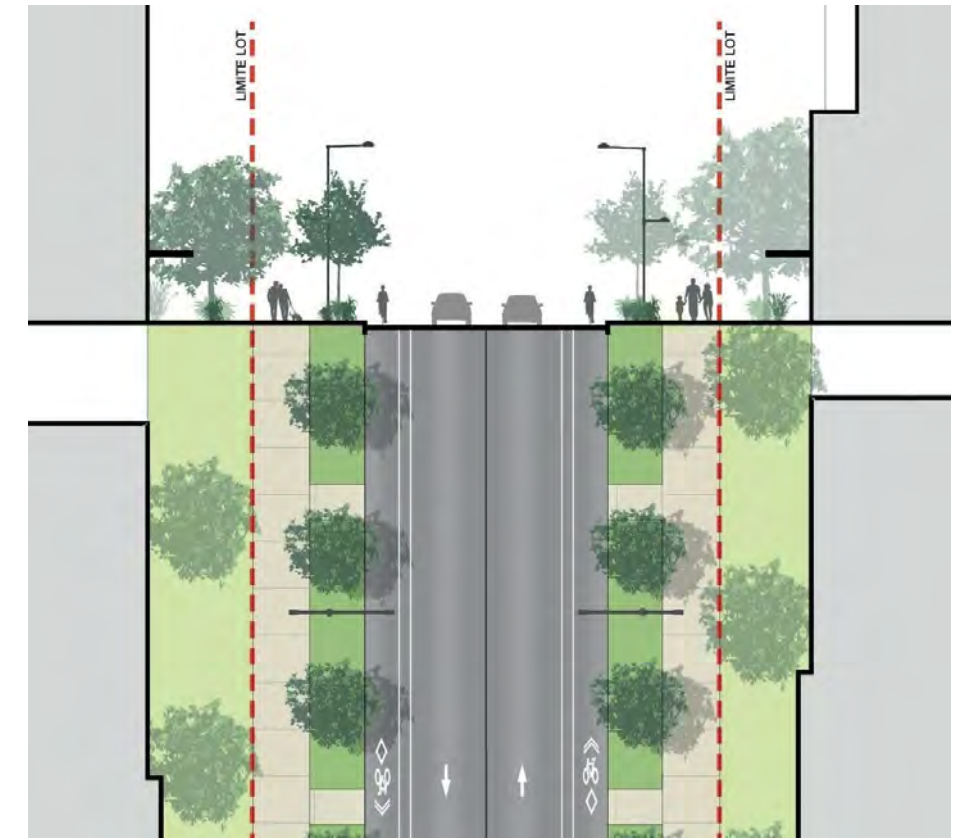


Figure 4.3b – Collectrice de 20,4 mètres

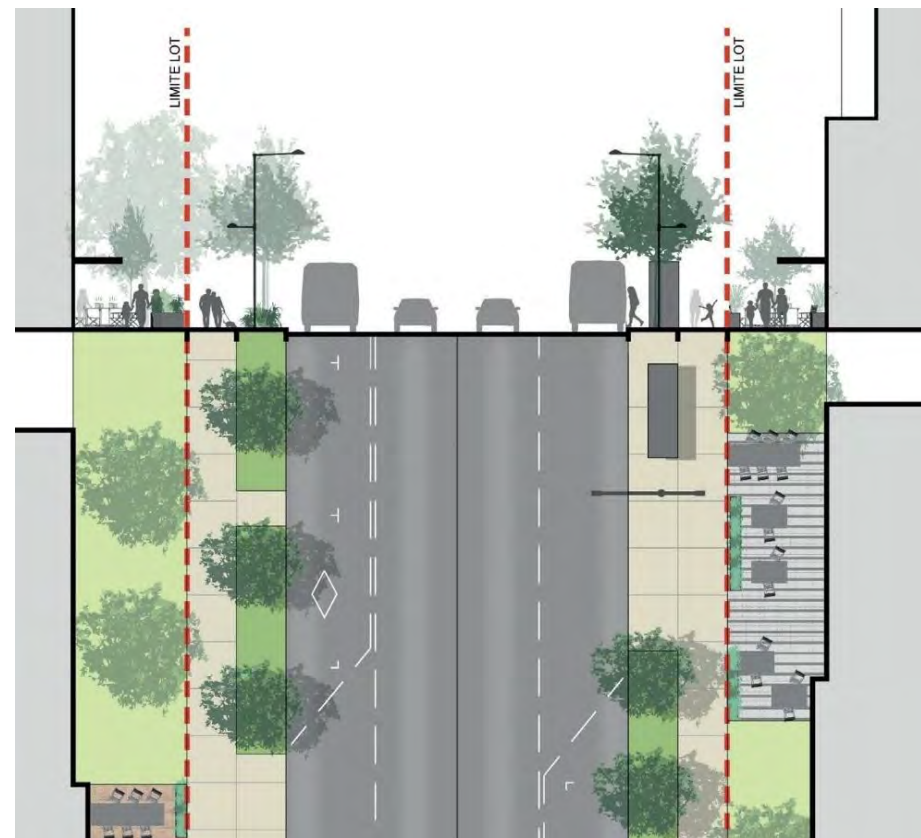


Figure 4.3c – Collectrice de 21,8 mètres



Figure 4.3d – Collectrice de 28,8 mètres

La rue locale

(Emprise de 18 à 21,6 mètres).

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

Les rues locales présenteront les caractéristiques principales suivantes :

- alignements d'arbres de part et d'autre de l'emprise (parfois triple ou quadruple selon le cas) ;
- végétalisation au sol, incluant par exemple des arbustes et des plantes herbacées ;
- jardins de pluie et aires de biorétention (selon le cas) ;
- trottoirs confortables (2 mètres minimum) ;
- mobilier et éclairage à l'échelle humaine ;
- pistes cyclables et/ou chaussées désignées (selon le débit véhiculaire/jour) ;
- circulation motorisée à double sens, parfois en sens unique ;
- stationnement sur un ou deux côtés.

Les figures ci-contre présentent quatre gabarits proposés pour les rues locales.

- La figure 4.3e (emprise de 18 mètres) propose un triple alignement d'arbres, de larges trottoirs, une circulation à double sens ainsi que du stationnement sur un côté.
- La figure 4.3f (emprise de 19,7 mètres) propose un quadruple alignement d'arbres, de larges trottoirs, une circulation à sens unique ainsi qu'une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté.
- La figure 4.3g (emprise de 20 mètres) propose une aire de biorétention sur un côté, un double alignement d'arbres, de larges trottoirs, une circulation à double sens ainsi que du stationnement sur un côté.
- La figure 4.3h (emprise de 21,6 mètres) propose un quadruple alignement d'arbres, de larges trottoirs, une circulation à double sens ainsi que du stationnement sur deux côtés.

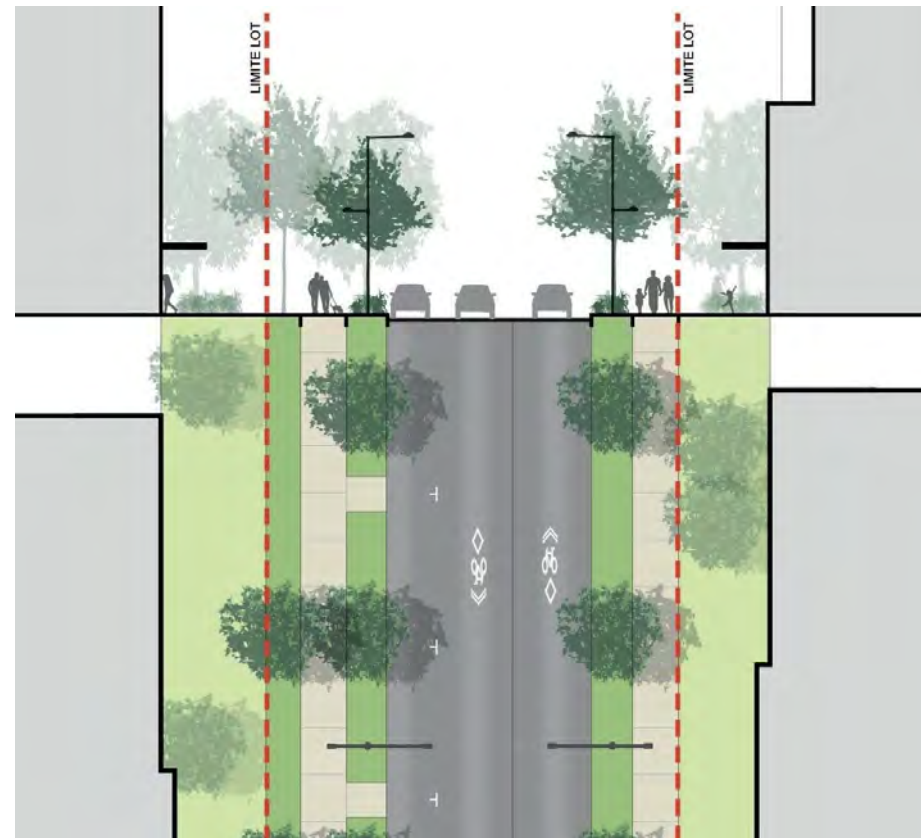


Figure 4.3e – Rue locale de 18 mètres

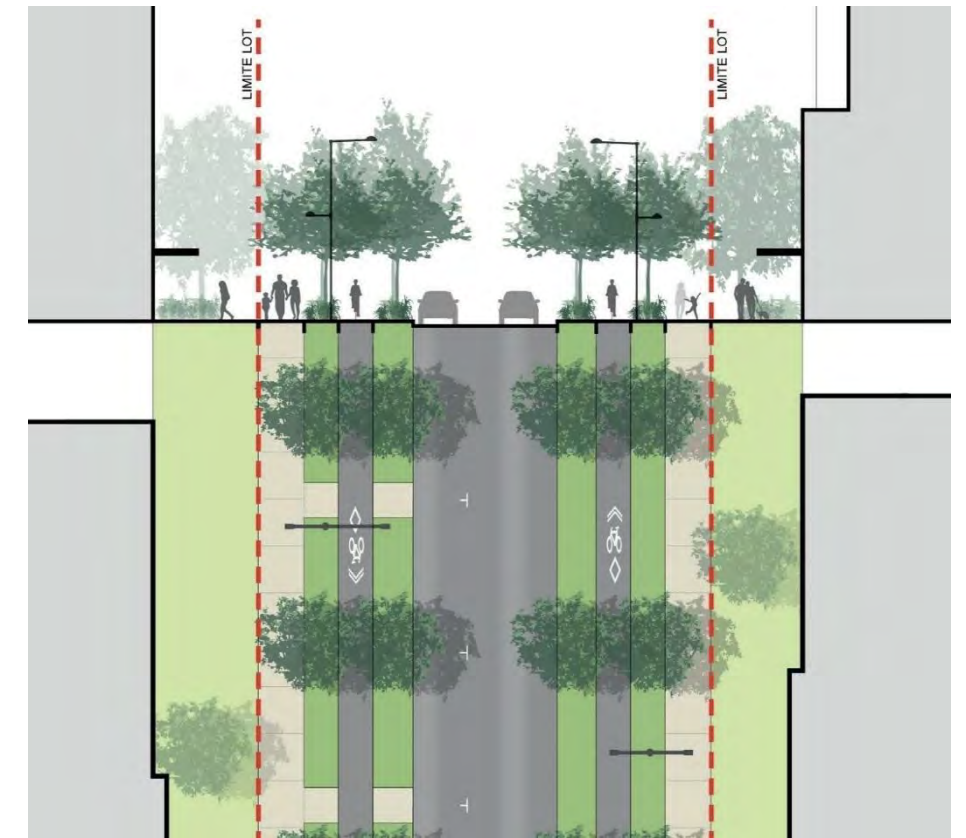


Figure 4.3f – Rue locale de 19,7 mètres

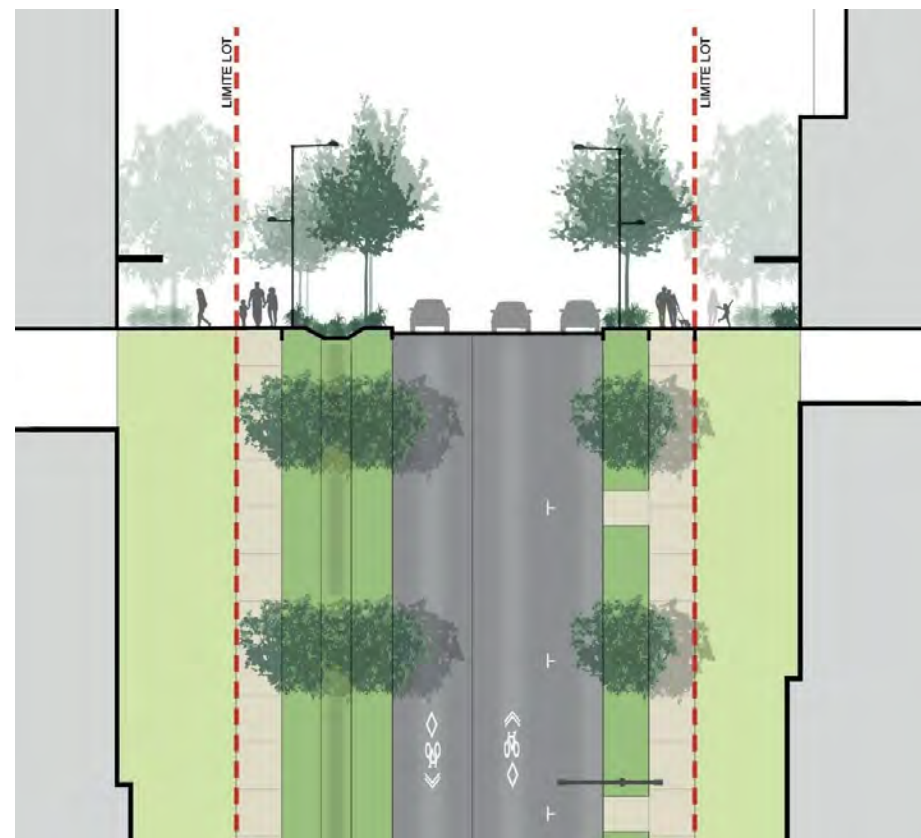


Figure 4.3g – Rue locale de 20 mètres

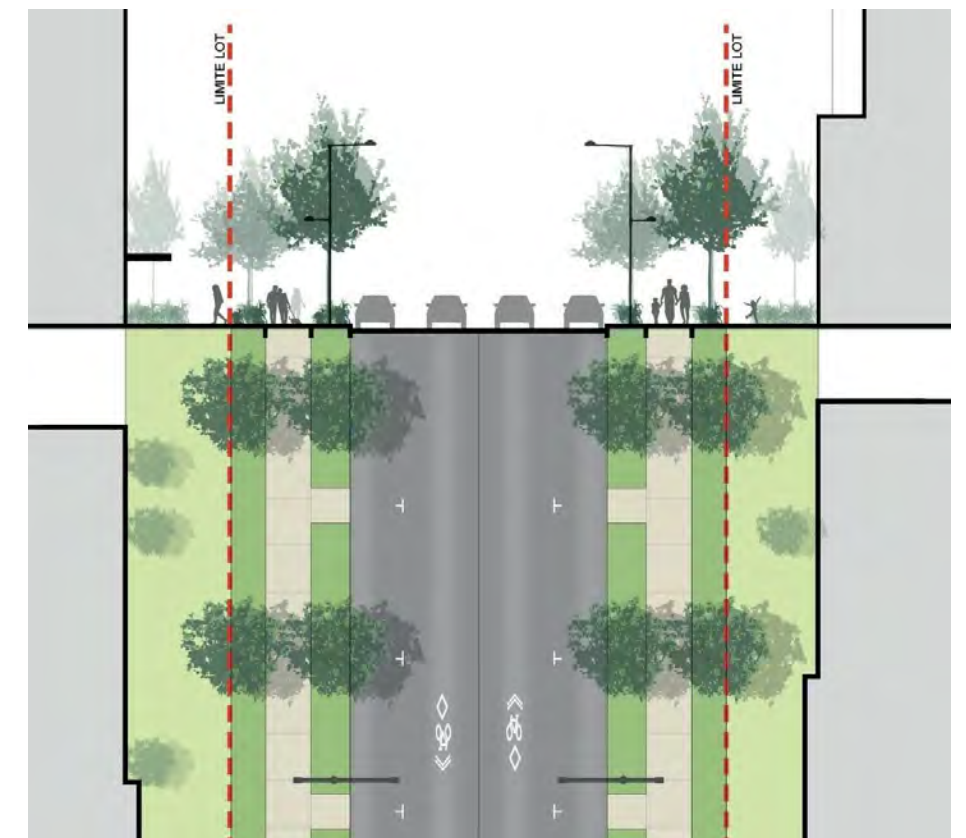


Figure 4.3h – Rue locale de 21,6 mètres

La rue partagée ou apaisée

(Emprise de 12 à 16 mètres).

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

Les rues partagées ou apaisées présenteront les caractéristiques principales suivantes :

- alignements d'arbres de part et d'autre de la chaussée ;
- végétalisation au sol, incluant par exemple des arbustes et des plantes herbacées ;
- jardins de pluie et aires de biorétention (selon le cas) ;
- trottoirs confortables (2 mètres minimum) ;
- mobilier et éclairage à l'échelle humaine ;
- circulation à sens unique ou à double sens ;
- vitesse et voies véhiculaires réduites au minimum ;
- stationnement sur un côté en alternance avec des fosses de plantation ou absence de stationnement sur rue (selon le cas) ;
- chaussée en pavés de béton (en tout ou en partie).

Les deux types de rues présentent cependant quelques différences.

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

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

Les figures ci-contre présentent quatre gabarits proposés pour les rues partagées ou apaisées.

- La figure 4.3i (emprise de 12 mètres) propose un double alignement d'arbres et une voie partagée au centre.
- La figure 4.3j (emprise de 14,5 mètres) propose un alignement d'arbres sur un côté, de larges trottoirs, une alternance entre le stationnement et les arbres sur un côté, une circulation à sens unique avec chaussée désignée ainsi qu'une piste cyclable unidirectionnelle sur un côté.
- La figure 4.3k (emprise de 14,5 mètres) propose un alignement d'arbres sur les deux côtés, de larges trottoirs, une circulation à sens unique ainsi que du stationnement sur un côté.
- La figure 4.3l (emprise de 16 mètres) propose un alignement d'arbres sur deux côtés, de larges trottoirs, une alternance entre le stationnement et les arbres sur un côté ainsi qu'une circulation à double sens avec chaussée désignée.

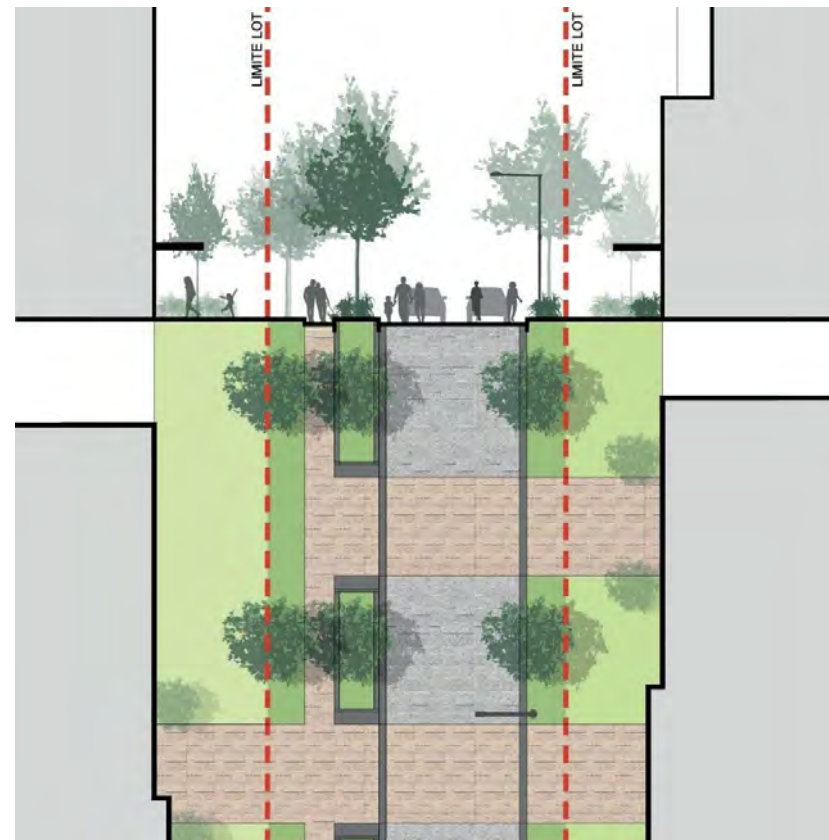


Figure 4.3i – Rue partagée de 12 mètres

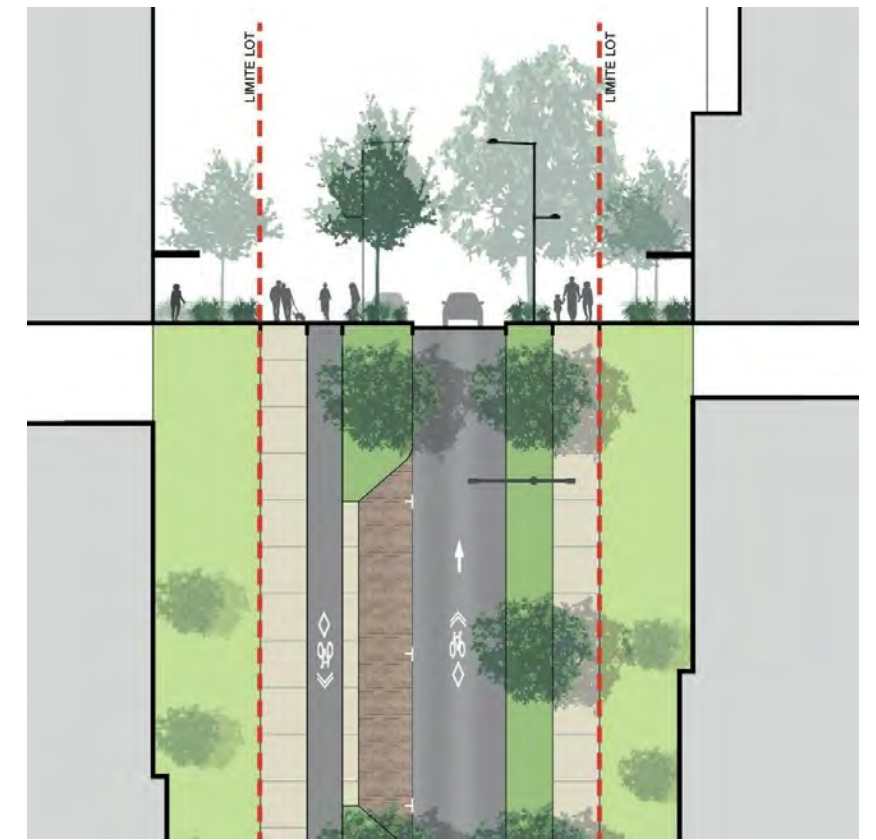


Figure 4.3j – Rue apaisée de 14,5 mètres

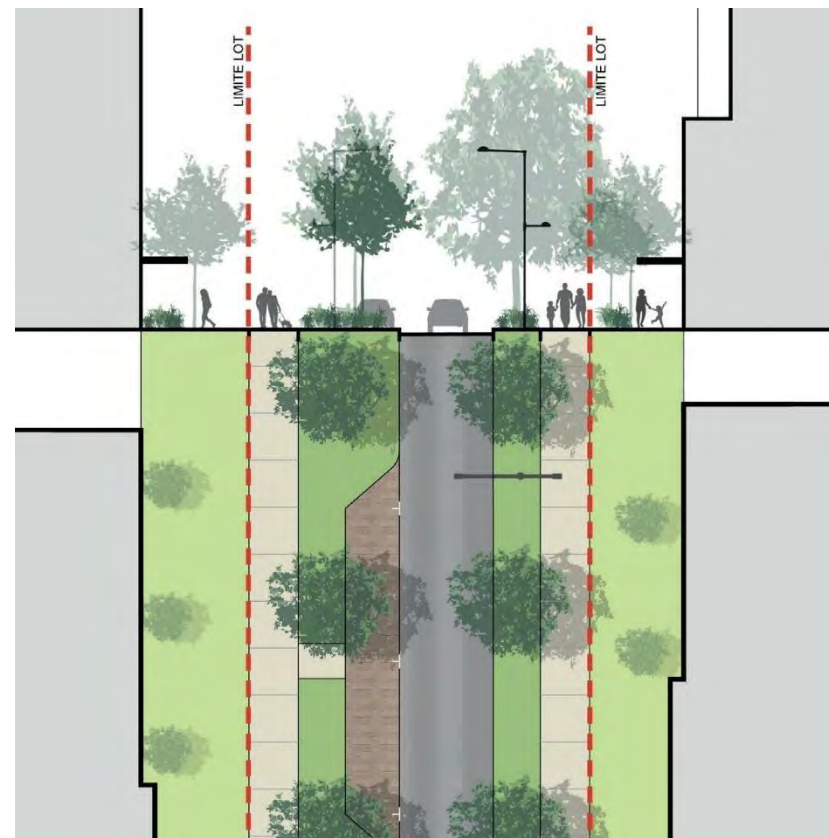


Figure 4.3k – Rue apaisée de 14,5 mètres

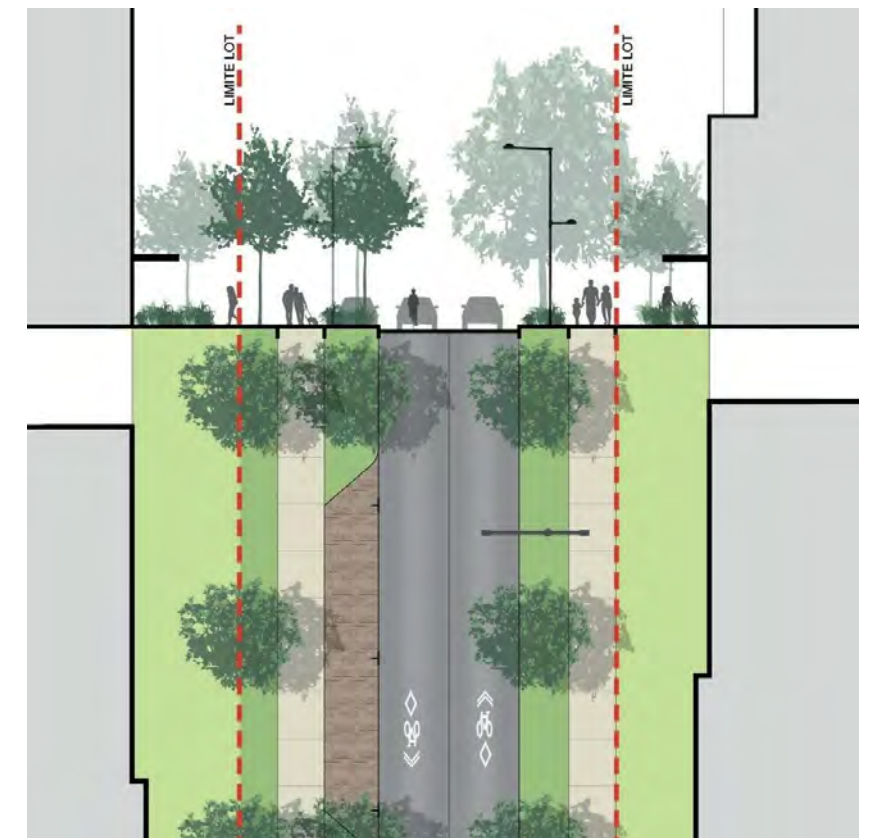


Figure 4.3l – Rue apaisée de 16 mètres

Le lien actif

(Emprise de 10 à 14,5 mètres).

Comme son nom l'indique, le lien actif est conçu pour les piétons de tous types et de tous âges (adultes, enfants, personnes à mobilité réduite) ainsi que les cyclistes. Le lien actif n'est donc pas destiné aux automobiles. Ce type de tracé se retrouvera dans tous les milieux de vie du centre-ville, tant au cœur des îlots urbains que dans les espaces naturels. Sa fonction sera de perméabiliser le territoire par la multiplication des potentiels piétonniers, améliorant l'accessibilité du centre-ville pour tous.

Les liens actifs présenteront les caractéristiques principales suivantes :

- alignements d'arbres de part et d'autre de la chaussée ;
- végétalisation au sol, incluant par exemple des arbustes et des plantes herbacées ;
- couloirs de déplacement actif polyvalents ;
- aires d'arrêt et zones d'ombre ;
- aménagements contribuant à la sécurité ;
- surfaces multiples (pavés de béton, granulaire, asphalte) ;
- mobilier et éclairage à l'échelle humaine ;
- intégration d'art public.

Les figures ci-contre présentent deux gabarits proposés pour les liens actifs.

- La figure 4.3m (emprise de 10 mètres) propose un sentier polyvalent central, du mobilier urbain ainsi qu'un double alignement d'arbres.
- La figure 4.3n (emprise de 14,5 mètres) propose un sentier polyvalent central, du mobilier urbain, de l'art public, un double alignement d'arbres, une fosse de plantation au centre ainsi que des zones d'ombre.

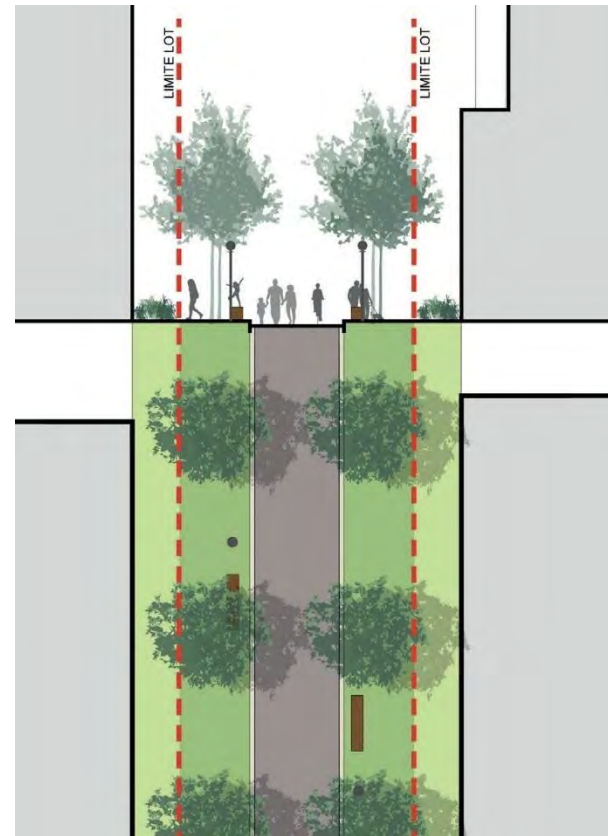


Figure 4.3m – Lien actif de 10 mètres

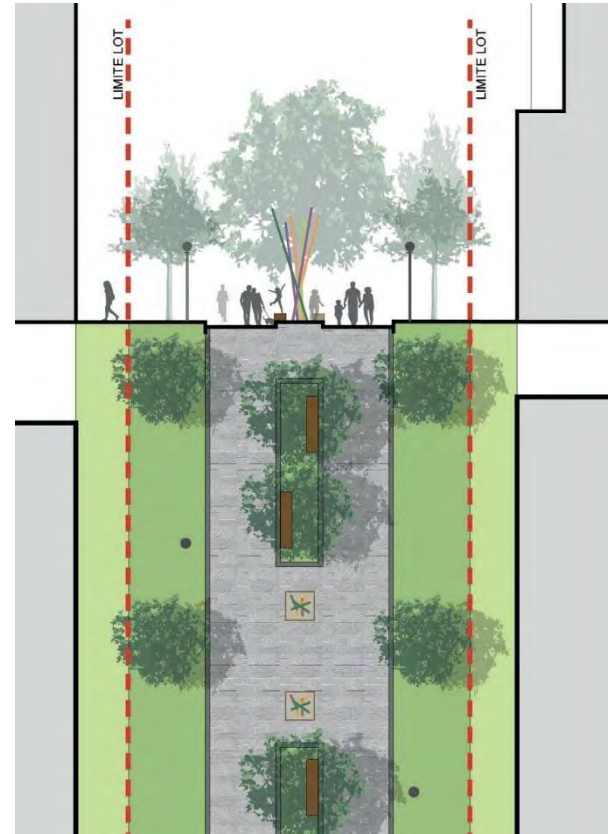


Figure 4.3n – Lien actif de 14,5 mètres

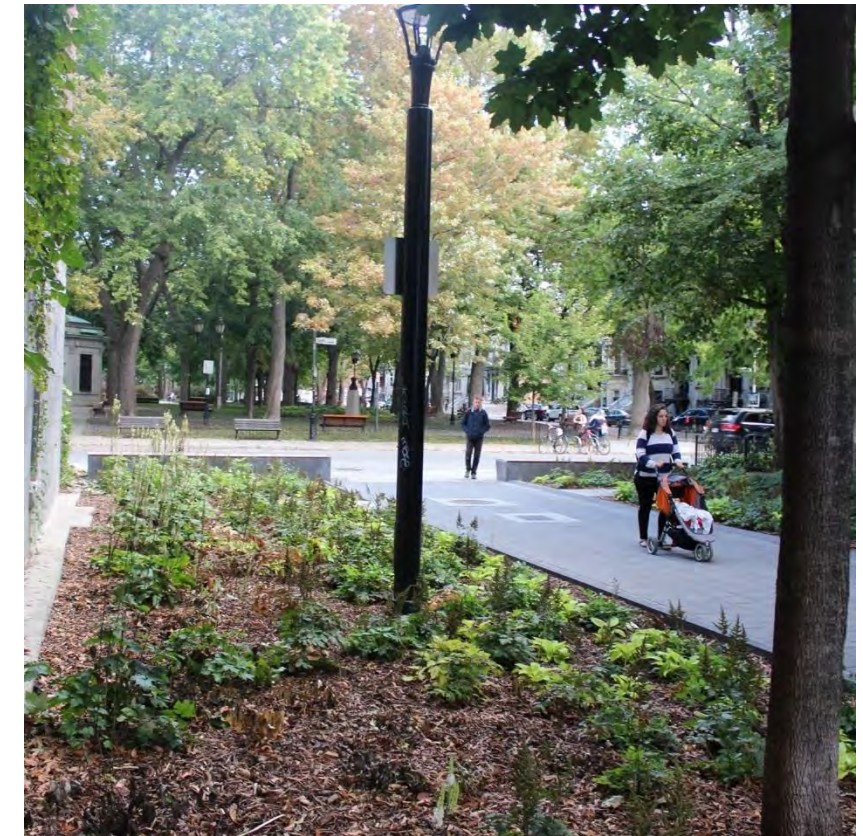


Photo 4.3i – Passage piétonnier, Montréal



Photo 4.3j – Passage piétonnier, Montréal

Le lien privé (ruelle)

(Emprise de 8 à 15 mètres).

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

La nature des aménagements des accès de service privés sera définie et balisée en fonction des caractéristiques des projets immobiliers et du déploiement progressif de la nouvelle trame viaire du centre-ville.

Les accès de service privés présenteront les caractéristiques principales suivantes :

- alignements d'arbres et fosses de plantation ;
- mobilier et éclairage à l'échelle humaine ;
- surfaces minérales esthétiques et texturées ;
- zones de stationnement de courte durée ou débarcadères
- accès aux bâtiments.

Les figures ci-contre présentent trois gabarits proposés pour les accès de service privés.

- La figure 4.3o (emprise de 8 mètres) propose une voie partagée centrale ainsi qu'un double alignement d'arbres.
- La figure 4.3p (emprise de 10 mètres) propose également une voie partagée centrale (légèrement plus large) ainsi qu'un double alignement d'arbres.
- La figure 4.3q (emprise de 15 mètres) propose une voie partagée centrale double, une végétalisation de part et d'autre de la voie, une aire de stationnement pour débarcadère, livraison et services ainsi que des couloirs piétonniers distincts de chaque côté.

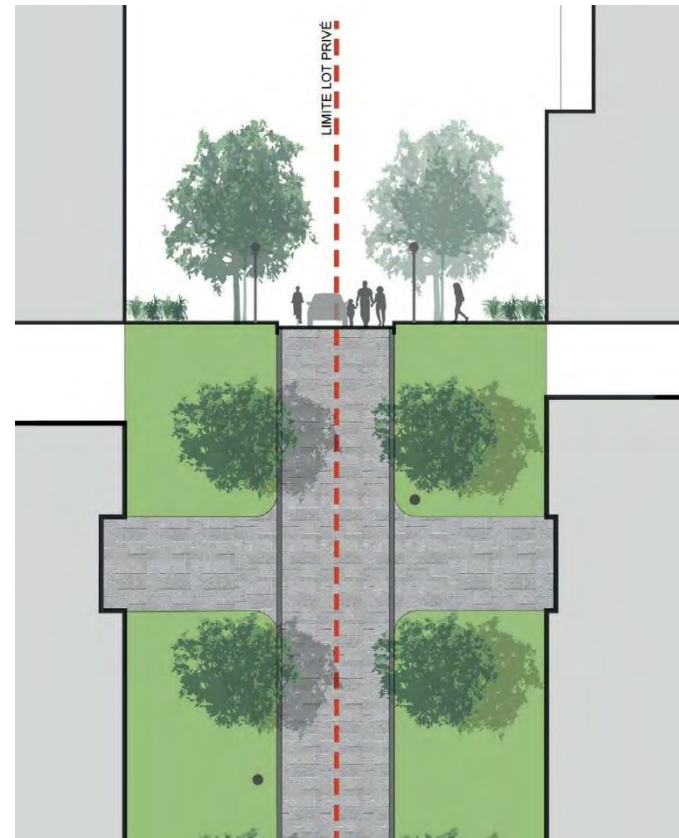


Figure 4.3o – Accès de service privé de 8 mètres

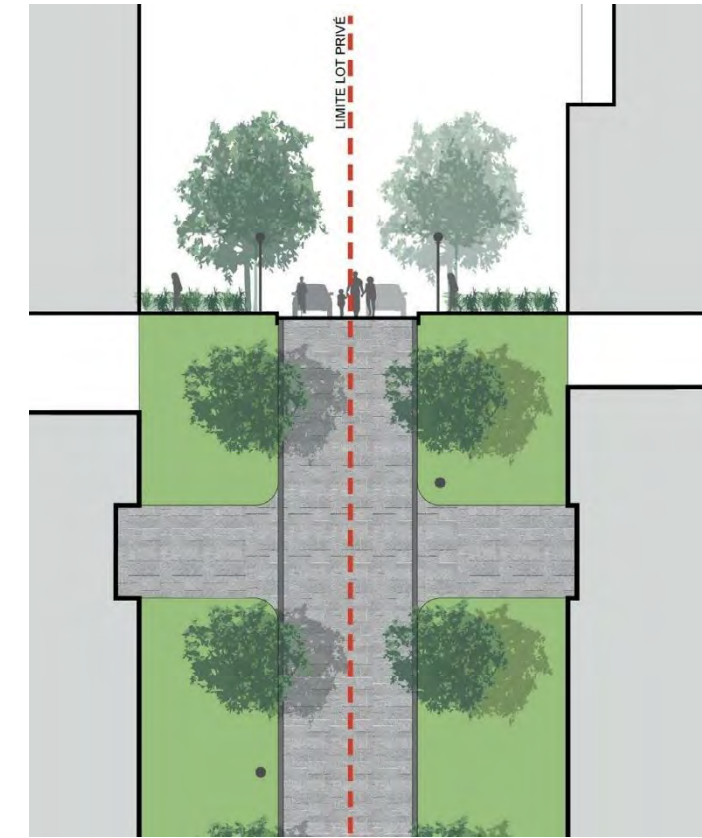


Figure 4.3p – Accès de service privé de 10 mètres

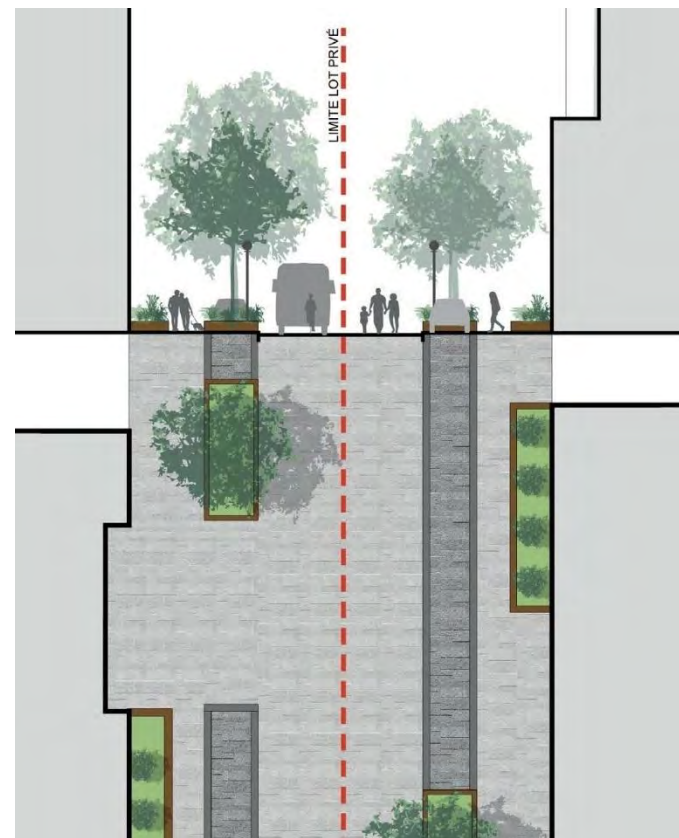


Figure 4.3q – Accès de service privé de 15 mètres



Photo 4.3k – Accès de service, Toronto

4.4 Outils discrétionnaires

Plans d'implantation et d'intégration architecturale

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

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

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

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

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

- lotissement et trame viaire ;
- insertion des bâtiments au milieu environnant ;
- architecture et implantation de bâtiments ;
- aménagement de terrain ;
- interface avec le domaine public, le paysage et la vitrine autoroutière ;
- affichage ;
- mobilité et circulation.

Finalement, toute délivrance de permis de construction et de lotissement qui nécessitera l'approbation d'un PIIA applicable au territoire du PPU du centre-ville devra prendre en compte les balises d'aménagement énoncées à la partie 5 du présent PPU dans l'analyse de la demande. À cet effet, la réglementation d'urbanisme pourra prévoir un renvoi à la partie 5 – Balises d'aménagement dans tout PIIA applicable sur le territoire du PPU centre-ville.

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

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

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

Qu'est-ce qu'un PIIA ?

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

Qu'est-ce qu'un PPCMOI ?

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

4.5 Plan d'action

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

Les actions sont réparties en trois catégories :

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

Le plan précise également l'échéancier de réalisation de chaque action selon qu'elle se fera à court (0-5 ans), moyen (5-10 ans), ou long terme (10-20 ans), ou en continu. La colonne des partenaires est à titre indicatif et ne représente pas une liste exhaustive des acteurs impliqués ; les parties prenantes impliquées seront identifiées au fur et à mesure de la planification et la réalisation des actions.

Il est à noter que le présent plan d'action constitue des intentions et des 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 que la priorisation des interventions pourrait varier dans le temps en raison du grand nombre de parties prenantes impliquées dans les diverses actions du PPU.



Tableau 4.5a – Actions de planification

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

Tableau 4.5a – Actions de planification (suite et fin)

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

Tableau 4.5b – Actions de coordination et de partenariats

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

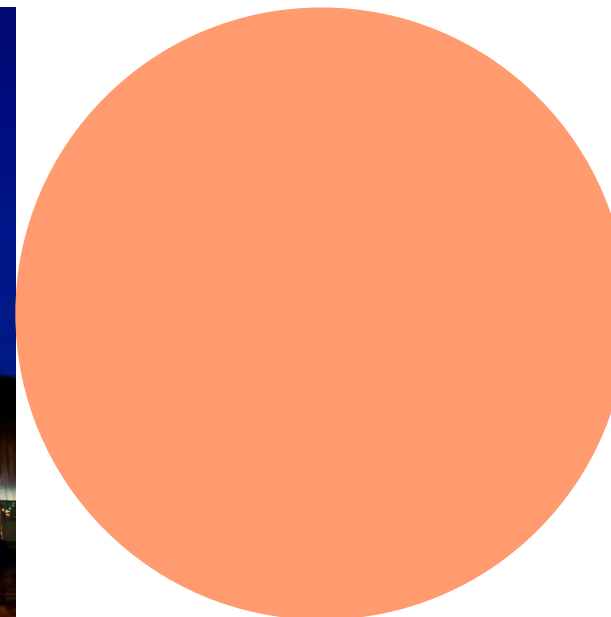


Tableau 4.5c – Actions de projets

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

Partie 5

Balises d'aménagement



Partie 5 – Balises d’aménagement

Les balises d’aménagement proposent des scénarios d’interprétation des orientations et objectifs du PPU pour l’ensemble des secteurs du centre-ville. Elles tiennent compte de l’ampleur, de la diversité et des différentes identités urbaines de ce vaste territoire.

Cette section comprend deux catégories de balises. Les balises générales réitèrent et précisent les orientations et intentions de la vision d’aménagement pour l’ensemble du centre-ville. Les balises sectorielles viennent quant à elles préciser des intentions plus ciblées sur les secteurs, que ceux-ci soient de maintien et de consolidation ou de développement et de requalification, et ce, dans le but d’orienter le développement de façon évolutive et adaptée au rythme de croissance de chacun.

Les balises énoncées et illustrées dans les prochaines pages constituent un guide pour les promoteurs, les professionnels, les développeurs et les représentants de la Ville, aussi bien pour le développement et l’aménagement du domaine public que pour les terrains privés. Elles permettront ainsi de préciser les attentes quant au type, à la structure et à la qualité des projets qui façonneront le centre-ville de Laval.

Afin de faciliter leur compréhension, les balises sont représentées par des schémas et des images inspirées de guides d’aménagement et de design urbain tels que le Tall Building Design Guidelines de la Ville de Toronto, le Manuel d’urbanisme durable d’Urbanova et le Winter Design Guidelines de la Ville d’Edmonton.

5.1 Balises générales

Grandes artères existantes

Autoroutes

Trame de rues et d’îlots

Espaces publics

Terrains privés

5.2 Balises sectorielles

Secteurs de maintien ou de consolidation

Secteurs de requalification ou de développement

5.1 Balises générales

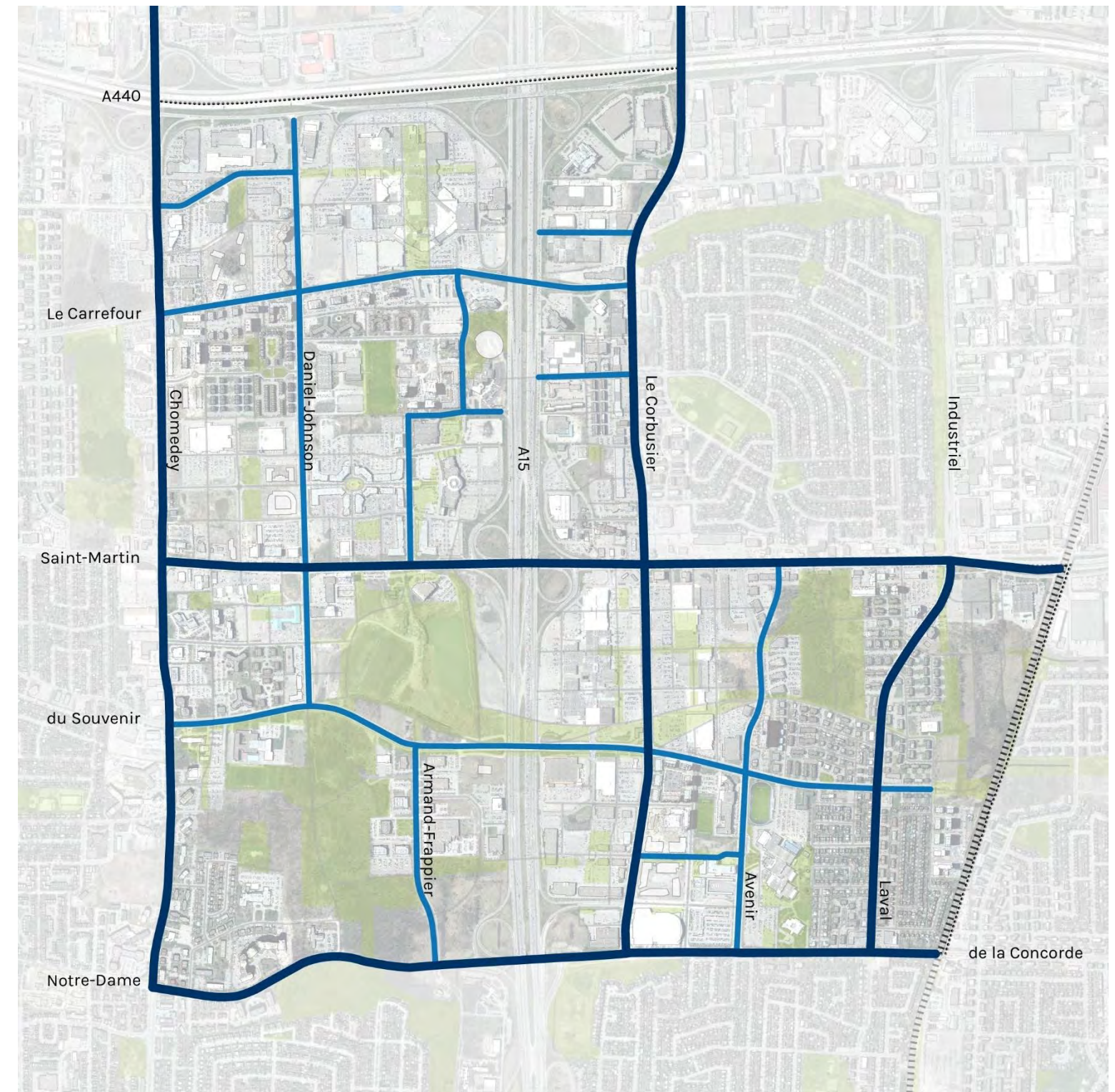
La présente section énonce les balises générales applicables aux principaux espaces publics existants, notamment les artères routières telles que les boulevards et les autoroutes, ainsi qu'au développement et à l'aménagement des terrains privés, qu'ils soient à consolider par insertion, ou à requalifier par transformation majeure.

5.1.1 Grandes artères existantes

Le territoire est traversé par quelques boulevards nord-sud et est-ouest qui constituent le squelette actuel de la trame. Ces artères ont été conçues pour un mode de déplacement principalement orienté sur les véhicules. Étant fracturé par une autoroute nord-sud (A-15) et limité par une autoroute est-ouest (A-440), le territoire mérite qu'on amorce également une transformation des axes autoroutiers pour en atténuer la présence ou améliorer les paysages à leurs abords.

Objectifs

- Intégrer un maximum de végétalisation à l'intérieur des emprises ;
- Favoriser la qualité et la continuité des aménagements publics au profit du réseau de transport actif ;
- Assurer un partage judicieux des emprises entre les différents usagers ;
- Déployer une offre de transport collectif adéquate et adaptée aux besoins des usagers
- Assurer une intermodalité et une interconnectivité efficaces entre les infrastructures de transport actif et collectif.



Plan 5.1.1a – Grandes artères existantes

Grandes artères – balises générales applicables à la végétalisation

- Réduction de l'exposition des surfaces minéralisées à l'ensoleillement par l'augmentation de la canopée
- Insertion d'une lisière plantée et séparatrice entre la chaussée et les trottoirs
- Mise en place de mesures de biorétention
- Végétalisation durable et tolérante aux conditions urbaines
- Intégration maximale de traitements paysagers dans les espaces résiduels et terre-pleins



Photo 5.1.1a – Traitements paysagers dans les terre-pleins, Montréal



Photo 5.1.1b – Mesures de biorétention, Montréal



Photo 5.1.1c – Lisière plantée séparant chaussée et trottoir, Laval



Photo 5.1.1d – Augmentation de la canopée, Tokyo

Grandes artères – balises générales applicables au transport collectif

- Bonification de la desserte en transport en commun
- Optimisation des voies de transport en commun (voies réservées en tout temps, voies réservées en heures de pointe, etc.)
- Infrastructures de transport collectif conviviales et adaptées au contexte urbain
- Traitements paysagers distinctifs aux abords des arrêts d'autobus
- Optimisation des connexions entre les différents modes de déplacement



Photo 5.1.1e – Traitements paysagers aux abords des arrêts d'autobus, Laval



Photo 5.1.1f – Voies centrales réservées pour BHNS, Laval



Photo 5.1.1g – Infrastructure de transport collectif adaptée au contexte urbain, Strasbourg

Grandes artères – balises générales applicables aux déplacements actifs

- Déploiement et mise en réseau de liens actifs reliant les différents milieux de vie
- Intégration de trottoirs confortables et adaptés au contexte urbain
- Augmentation de l'espace consacré aux piétons et cyclistes (aires de repos, mobilier urbain diversifié et adapté, etc.)
- Traitement de surface visant à réduire les conflits entre les usagers
- Priorisation des piétons aux intersections (enlèvement des boutons-poussoirs, etc.)
- Application des principes d'accessibilité universelle
- Bonification du réseau cyclable conformément au Plan directeur du réseau cyclable de Laval
- Aménagement de viaducs multimodaux
- Traitements artistiques et identitaires des viaducs (repère et sentiment de sécurité)
- Implantation d'une signalisation claire des parcours cyclables et des attraits du centre-ville
- Intégration d'éclairage d'ambiance
- Marquage des secteurs et pôles attractifs (art public, aménagements paysagers, éclairage et mobilier, etc.)



Photo 5.1.1h – Réseau de liens actifs, Vancouver



Photo 5.1.1i – Signalisation des parcours, Montréal



Photo 5.1.1j – Trottoirs confortables et éclairage d'ambiance, Montréal



Photo 5.1.1k – Traitement artistique et identitaire des viaducs, Toronto

Grandes artères – balises générales applicables aux surfaces véhiculaires

- Réduction de la vitesse de circulation
- Rétrécissement de la chaussée ainsi que de la largeur des voies de circulation
- Réduction du nombre de voies de circulation adaptée au rôle de la rue dans le quartier, en tenant compte de la synergie entre les modes de déplacements (mobilité active et collective)
- Retrait des voies de virage non essentielles
- Retrait des îlots de virage à droite et réaménagement des carrefours

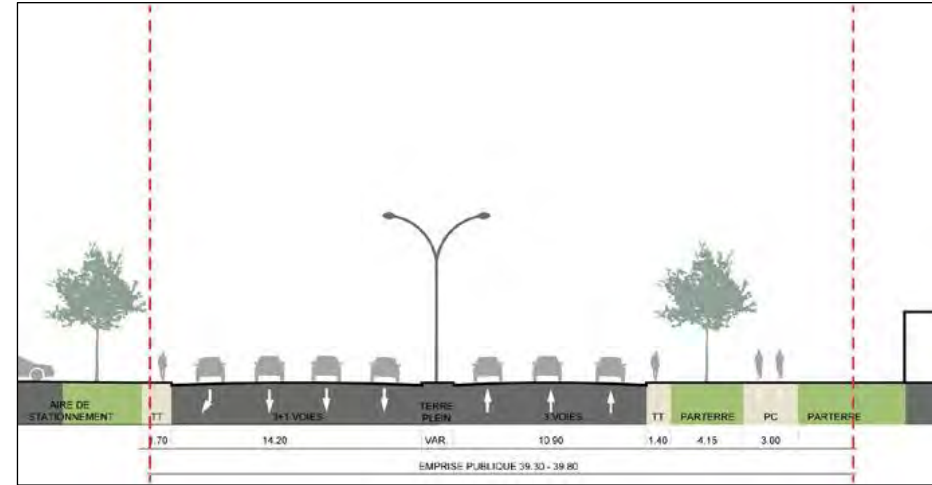


Figure 5.1.1a – Grande artère existante type : forte minéralisation, aménagement centré sur l'automobile, faible encadrement de l'espace public par le bâti



Figure 5.1.1b – Réduction de surface véhiculaire proposée pour les grandes artères : partage de la chaussée privilégiant les déplacements actifs et la végétalisation



Photo 5.1.1l – Rétrécissement de la chaussée, Montréal



Photo 5.1.1m – Réduction du nombre de voies au minimum nécessaire, Montréal

5.1.2 Autoroutes

Les intentions pour améliorer les paysages autoroutiers seront soutenues par la volonté de conférer une signature particulière à ces corridors dans le centre-ville et par l'amélioration des aménagements aux abords des emprises, notamment le long des voies de services.

Objectifs

- Conférer une signature paysagère aux abords autoroutiers ;
- Favoriser l'intermodalité des divers modes de transport collectif ;
- Profiter de l'emprise autoroutière pour marquer une porte d'entrée importante au centre-ville.

 Aire autoroutière à bonifier



Plan 5.1.2a – Autoroutes et leurs abords

Autoroutes – balises générales

- Intégration de liens actifs terrestres ou aériens traversant l'autoroute 15 afin d'améliorer la connectivité
- Traitements structuraux et artistiques distinctifs des passages traversant l'autoroute 15
- Mise en lumière des éléments repères et des abords autoroutiers
- Traitements paysagers dans les espaces libres lorsque possible
- Aménagement d'une plateforme végétalisée au-dessus de l'autoroute et mise en valeur de différents points de vue sur le centre-ville



Photo 5.1.2a – Traitement artistique des abords autoroutiers



Photo 5.1.2b – Aménagement de talus et art public, Écosse



Photo 5.1.2c – Art en bordure d'autoroute, Montréal



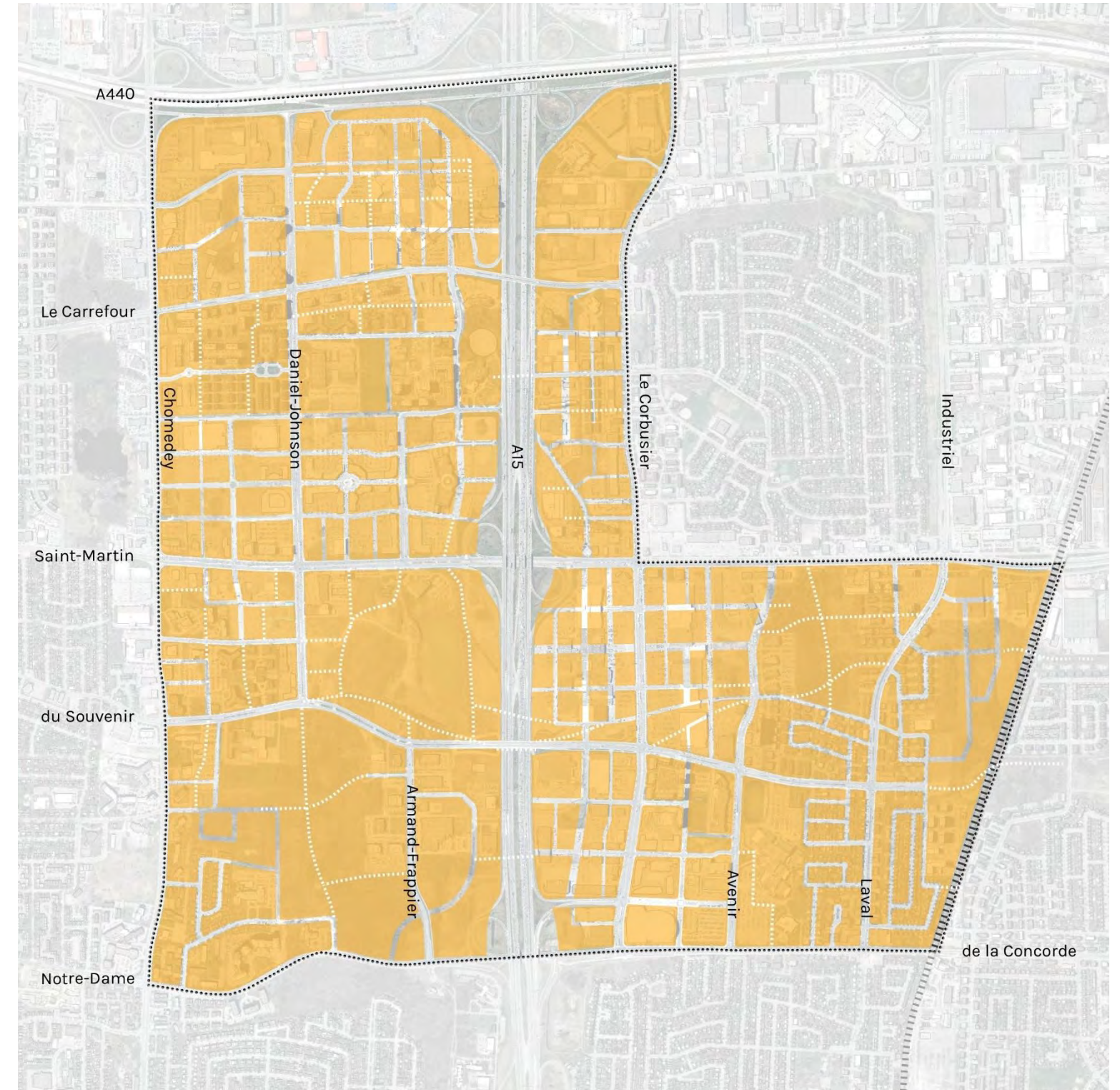
Photo 5.1.2d – Plateforme végétalisée, Séoul

5.1.3 Trame de rues et d'îlots

Les intentions pour la trame de rues font suite à la seconde orientation du PPU en réaffirmant l'importance d'augmenter la perméabilité, en offrant de nouvelles rues ou liens, et en découpant les vastes îlots qui dominent actuellement le territoire du centre-ville.

Objectifs

- Déployer une nouvelle trame arrimée au réseau viaire existant ;
- Améliorer ou implanter une typologie de rues variée et hiérarchisée ;
- Favoriser la connectivité et la marchabilité ;
- Encourager le découpage des grands îlots.



Plan 5.1.3a – Trame de rues et îlots

Trame de rues et d'îlots – balises générales

- Déploiement d'une nouvelle trame de rues perméable et connectée aux secteurs adjacents
- Hiérarchisation des types de rues en continuité avec le réseau existant
- Diversification des typologies de rues
- Subdivision des grands terrains ou îlots de façon à assurer la perméabilité du centre-ville
- Redécoupage des îlots en privilégiant des dimensions de 150 à 200 mètres entre les intersections
- Création de nouveaux liens actifs



Figure 5.1.3a – Trame de Laval (actuelle)



Figure 5.1.3b – Trame de Laval (proposée)

Tableau 5.1.3a – Dimensions et intersections d'îlots

Ville	Dimension des îlots en mètres	Nombre d'intersections par km ²
Montréal	70 x 168	176
Toronto	80 x 135	190
Laval actuel	258 x 530	16
Laval proposé au PPU	70 x 150 et 150 x 200	108

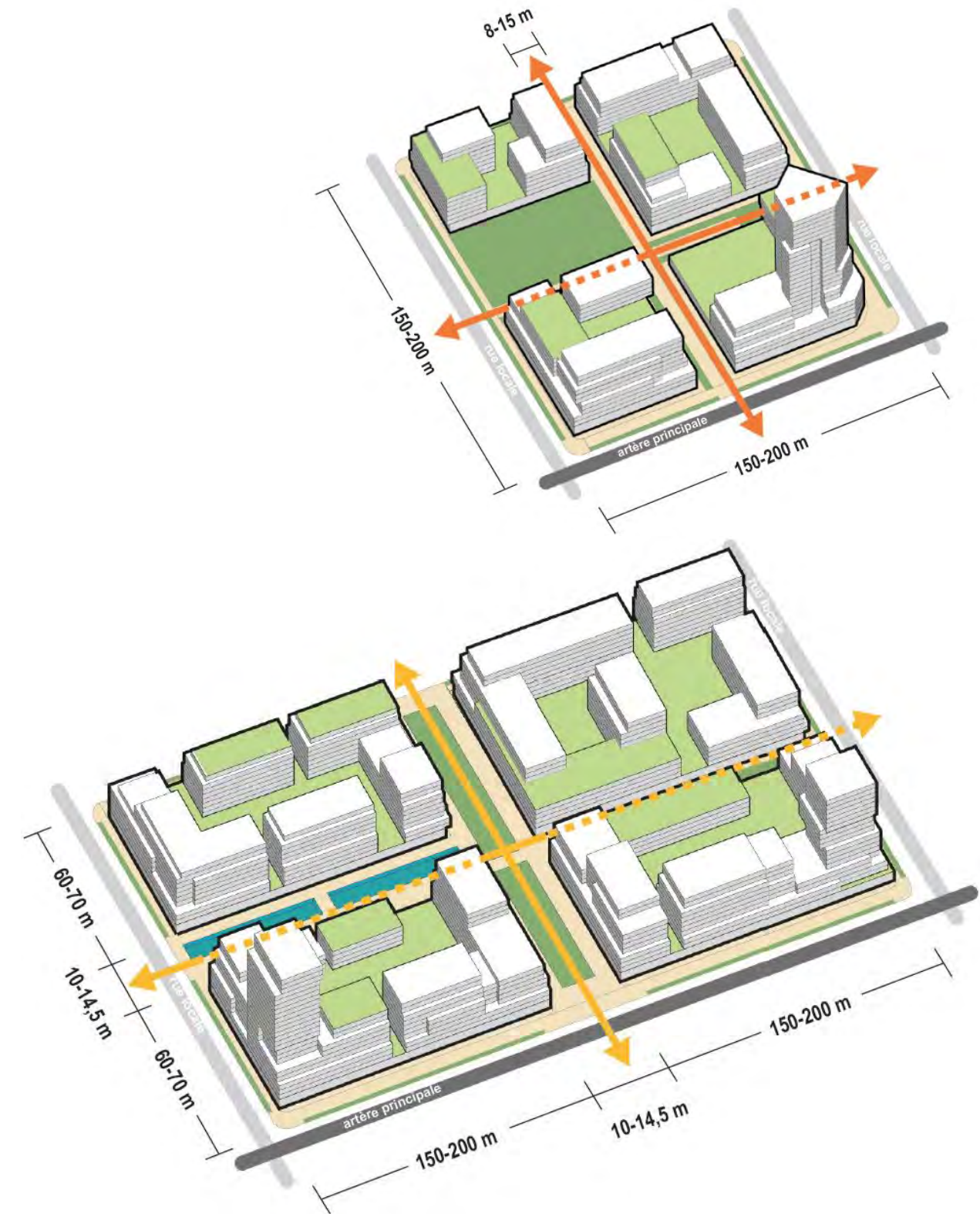


Figure 5.1.3c – Redécoupage des îlots selon deux dimensions types

5.1.4 Espaces publics

Les balises relatives aux espaces publics traitent du déploiement d'espaces verts et de places publiques de diverses envergures sur l'ensemble du territoire qui viendront s'ajouter aux grands parcs métropolitains tels que le parc de l'innovation et le parc linéaire du Souvenir. Hiérarchisés, ces espaces verts et publics se répartiront sur l'ensemble des secteurs du centre-ville afin de bonifier l'offre locale existante. Parmi les espaces publics, les rues occuperont une place significative en plus de jouer un rôle majeur quant à la mise en réseau des espaces verts et des places publiques.

Objectifs

- Déployer un réseau d'espaces verts hiérarchisés et accessibles ;
- Consolider le réseau de rues pour offrir des options de déplacements ;
- Assurer la végétalisation et la qualité des aménagements ;
- Favoriser l'animation et l'appropriation de l'espace public, ainsi que l'émergence d'identités locales ;
- Encourager les modes de transports collectifs et actifs ;
- Contribuer à la signature du centre-ville et de ses secteurs.



Plan 5.1.4a – Espaces verts et places publiques

Espaces publics – balises générales applicables aux rues

- Conception de rues favorisant les transports collectifs et les déplacements actifs
- Requalification de la trame viaire existante adaptée aux divers modes de déplacement
- Mise en place de mesures d'apaisement
- Aménagements conviviaux, innovants, sécuritaires et accessibles à tous
- Aménagement des intersections favorisant les piétons et les cyclistes
- Végétalisation et plantation d'arbres sur les rues et les boulevards existants et futurs
- Intégration de mobilier urbain signature et d'art public
- Enfouissement des réseaux de services publics



Photo 5.1.4a – Collectrice, Montréal



Photo 5.1.4b – Rue locale, Montréal



Photo 5.1.1c – Rue partagée, Montréal



Photo 5.1.4d – Voie active, Montréal

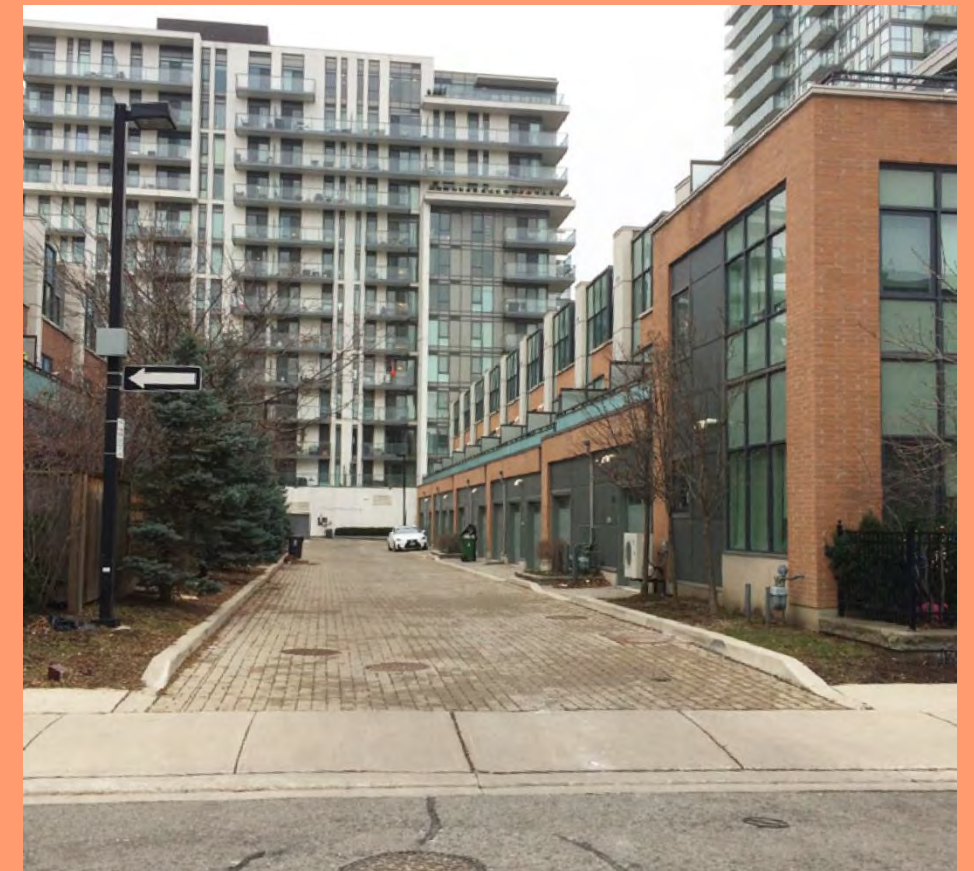


Photo 5.1.4e – Lien privé (ruelle), Toronto

Espaces publics – balises générales applicables aux parcs et places publiques

- Implantation d'espaces verts structurants et de qualité, adaptés à l'identité et aux besoins des différents secteurs
- Prise en compte des différents usagers et usages possibles (installations techniques nécessaires à la tenue d'événements et d'expositions temporaires, telles que prise électrique, prise d'eau, etc.)
- Intégration des principes d'accessibilité universelle
- Mise en réseau des espaces verts existants et projetés
- Conception d'espaces publics quatre saisons, adaptés au microclimats (dimensions, encadrement, ensoleillement, vents dominants, etc.)
- Préservation et valorisation de la canopée, des espaces verts et des milieux naturels
- Minimisation des surfaces minérales
- Intégration de mobilier urbain signature et d'art public



Photo 5.1.4f – Intégration de mobilier urbain, Montréal



Photo 5.1.4g – Mise en réseau des espaces verts, New-York



Photo 5.1.4h – Végétalisation d'une rue commerciale, Brooklyn



Photo 5.1.4i – Installation temporaire hivernale, Québec

5.1.5 Terrains privés

Les balises suivantes portent sur la consolidation ou le développement de terrains privés, de façon générale. Les objectifs généraux se déclinent en balises pour l'implantation bâtie, l'architecture et l'aménagement des terrains.

Objectifs

- Implanter des bâtiments structurant l'espace public ;
- Favoriser des projets de grande qualité architecturale ;
- Articuler l'architecture des bâtiments au secteur et aux espaces publics ;
- Favoriser des aménagements paysagers mettant en valeur le cadre bâti et le milieu naturel ;
- Cibler une architecture et des aménagements paysagers favorisant des îlots de fraîcheur (lutte contre les îlots de chaleur) ;
- Minimiser et intégrer les accès véhiculaires aux stationnements (intérieurs ou extérieurs), à l'architecture et au paysage.

Terrains privés – balises générales applicables à l'implantation bâtie

- Densification par une forme urbaine compacte et typologiquement diversifiée
- Implantation des bâtiments assurant l'encadrement des espaces publics par un front bâti
- Implantation des bâtiments tenant compte des contraintes sonores associées à la présence d'autoroutes
- Dimensionnement des espaces libres (détente et autres) assurant l'ensoleillement des logements
- Empreinte au sol des bâtiments réduite favorisant la préservation d'espaces verts et paysagers



Photo 5.1.5a – Densification par une forme urbaine compacte, Toronto



Figure 5.1.5a – Implantation d'une forme urbaine compacte encadrant l'espace public

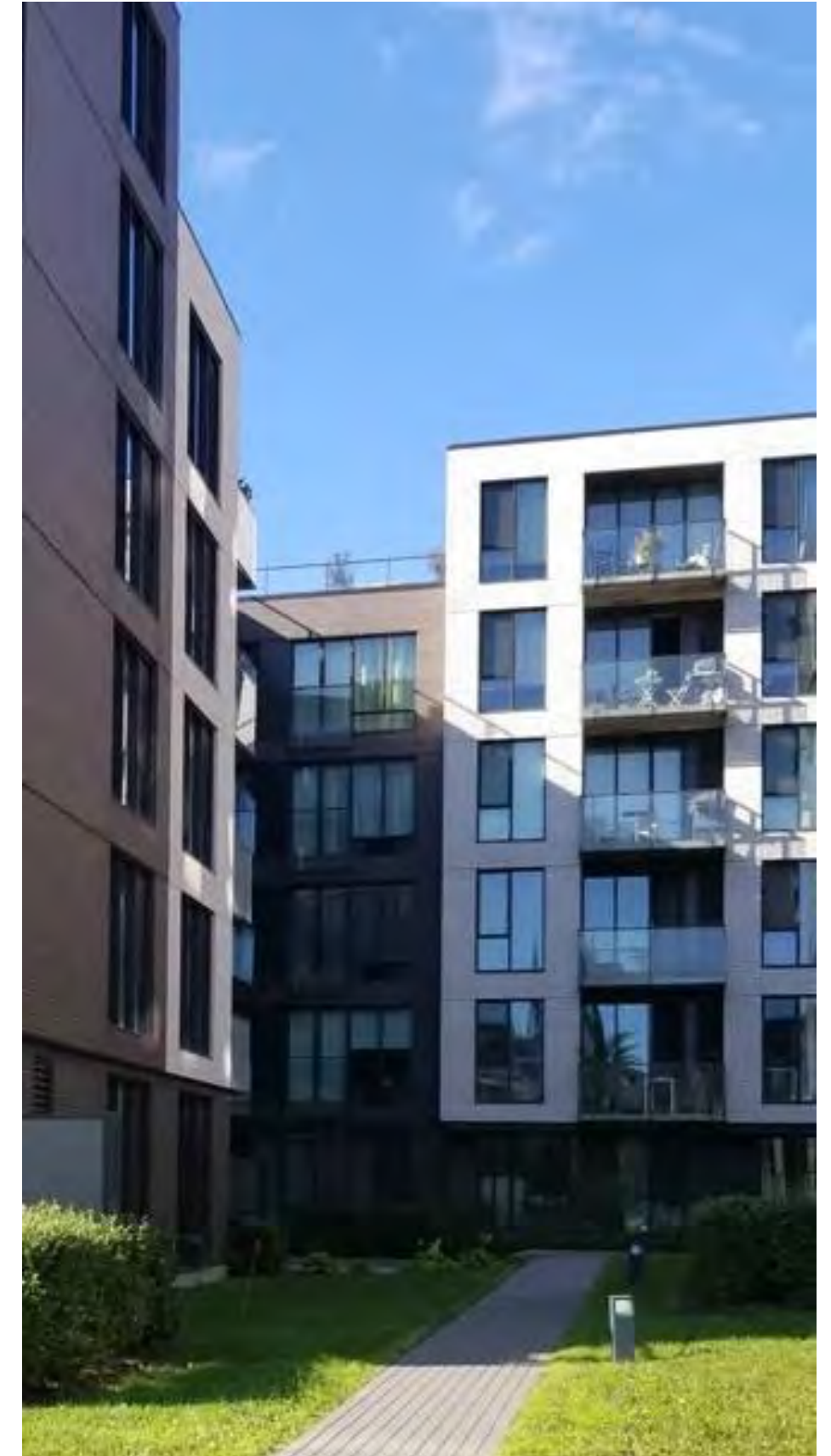


Photo 5.1.5b – Espaces libres assurant l'ensoleillement des logements, Montréal

Terrains privés – balises générales applicables à l'architecture

- Interaction des rez-de-chaussée des bâtiments avec l'espace public en privilégiant la transparence et l'accessibilité
- Traitement architectural distinct et de qualité aux abords des boulevards
- Adaptation des basiliaires de bâtiments à l'échelle de la rue et à celle des bâtiments significatifs avoisinants
- Gradation des hauteurs des bâtiments assurant leur intégration dans le milieu environnant
- Composition rythmée des façades des bâtiments (avancées, retraits, décrochés, affirmations verticales, etc.)
- Haute performance environnementale des bâtiments : efficacité énergétique, récupération des eaux de pluie, etc.
- Prédilection accordée aux matériaux durables ou recyclés
- Affichage commercial sobre et de qualité, intégré à l'architecture des façades

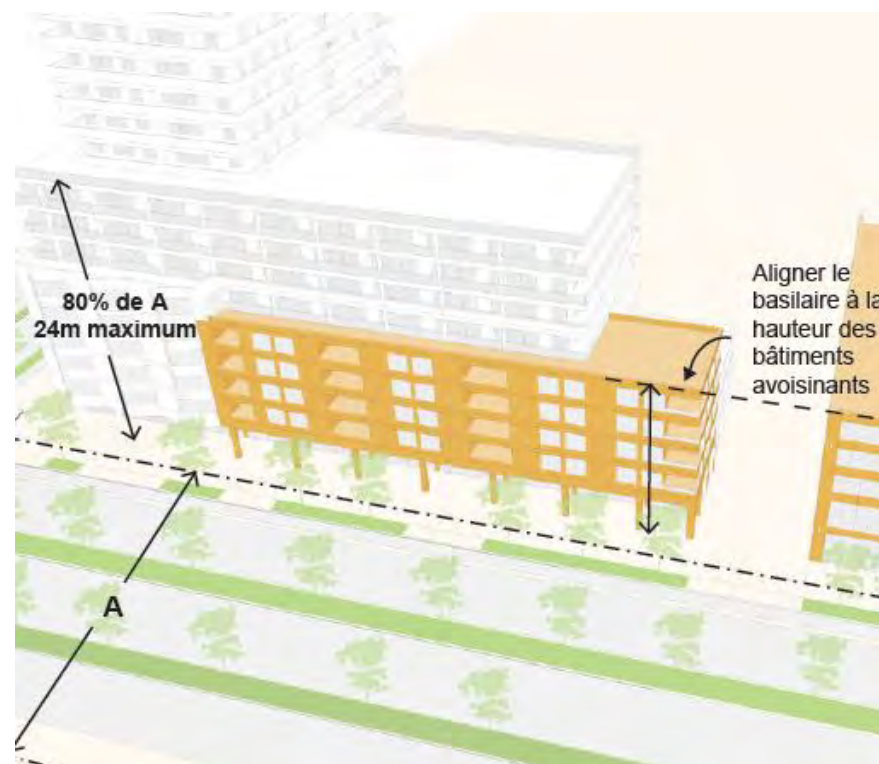


Figure 5.1.5b – Adaptation des basiliaires à l'échelle de la rue



Photo 5.1.5c – Composition rythmée des façades et interaction du rez-de-chaussée avec l'espace public

Terrains privés – balises générales applicables aux aménagements de terrain

- Aménagements paysagers de cours ou d'espaces de détente destinés aux usagers
- Haute performance environnementale des aménagements extérieurs : verdissage et perméabilité privilégiés
- Préservation et augmentation de la canopée dans les projets contribuant à la lutte aux îlots de chaleur
- Intégration des milieux naturels : boisés, milieux humides, habitats sensibles, espèces fauniques ou floristiques menacées, etc.
- Verdissage et requalification des surfaces minérales existantes
- Mutualisation des stationnements et accès aux stationnements
- Aménagement d'allées d'accès véhiculaire communes à plusieurs terrains
- Réduction du nombre d'entrées charretières sur les artères structurantes
- Mutualisation de la gestion des déchets arrimée aux accès véhiculaires sur les artères secondaires
- Végétalisation et aménagements paysagers aux toits pour les bâtiments de 6 étages et plus
- Végétalisation des murs

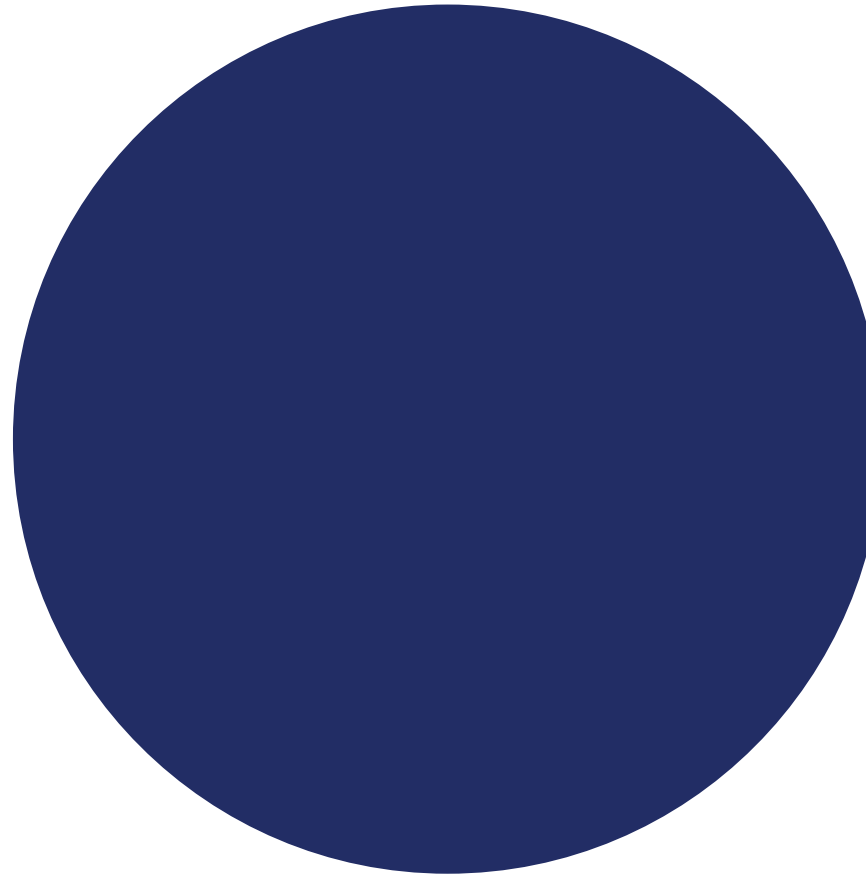


Photo 5.1.5d – Canopée et aménagements en cour avant, Montréal

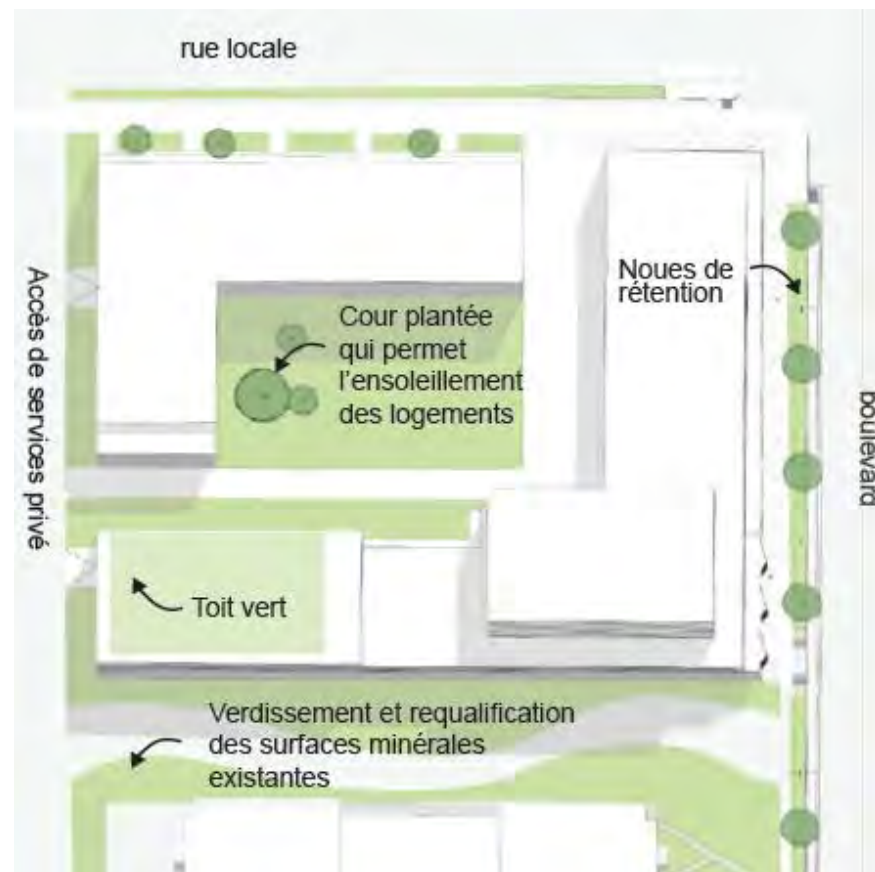
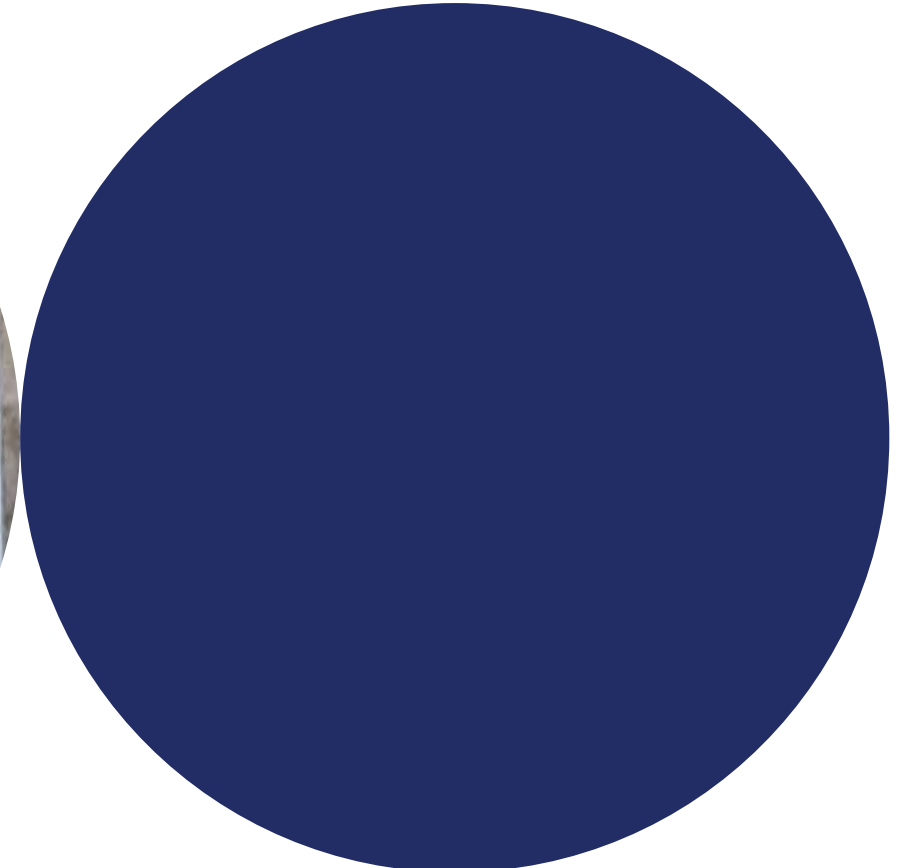


Figure 5.1.5c – Aménagement extérieur d'un îlot perméable et verdi



Photo 5.1.5e – Végétalisation des surfaces minérales, Montréal



5.2 Balises sectorielles

Suivant les balises d'aménagement générales, cette section vient préciser, lorsqu'applicable, des intentions particulières pour certains secteurs à consolider ou à requalifier et développer. S'inspirant du plan 1.7 – Potentiel de transformation présenté dans la partie 1, le plan 5.2a ci-contre présente le centre-ville découpé selon 15 secteurs constitués en deux grandes catégories :

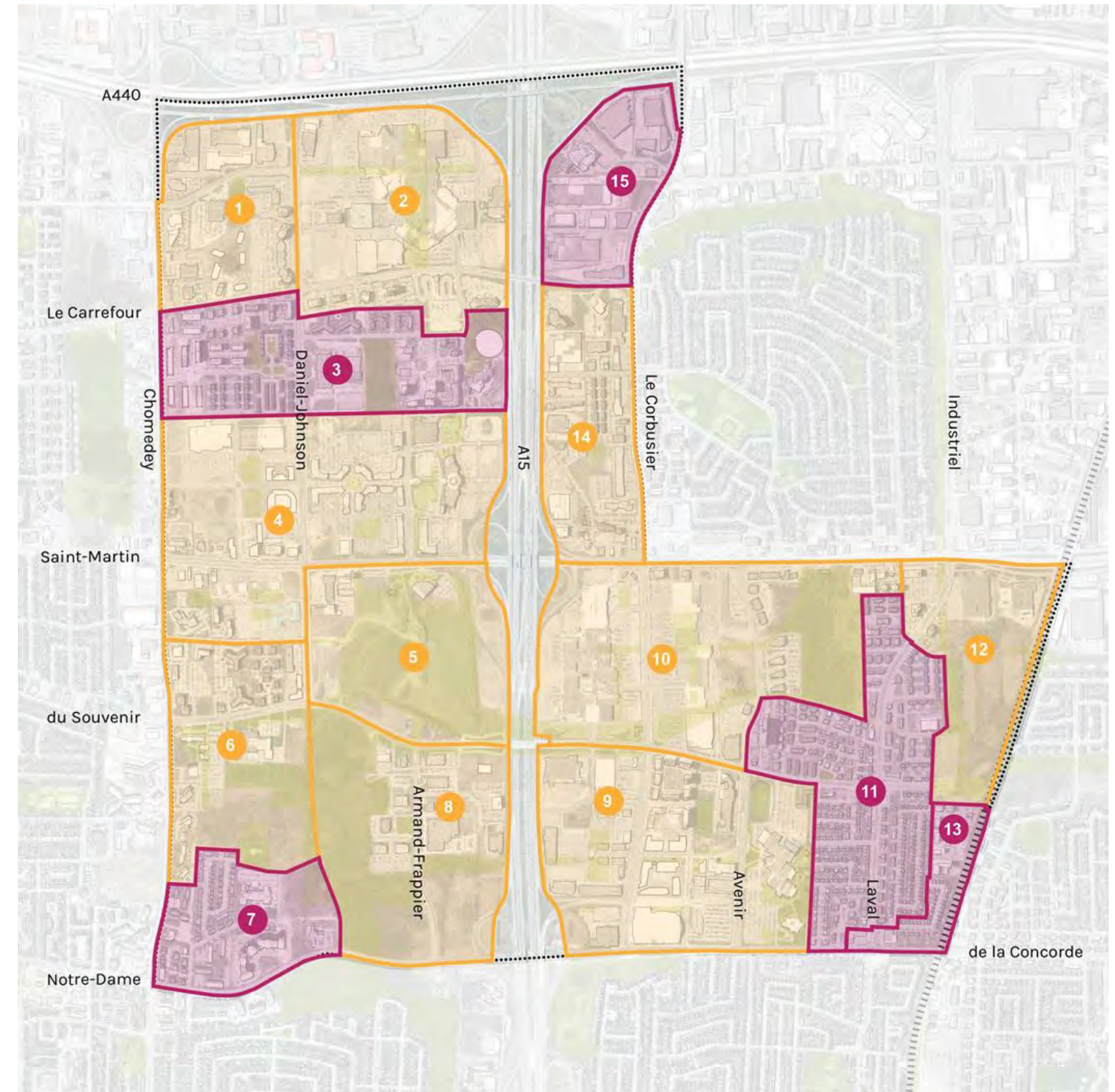
- Des secteurs construits à dominance résidentielle, identifiés sur le plan comme « secteurs de maintien ou de consolidation » ;
- Des secteurs à transformer, qui sont généralement des espaces vacants ou à dominance commerciale, identifiés sur le plan comme « secteurs de requalification ou de développement ».

Secteurs de maintien ou de consolidation

- 3 Avenue du Cosmodôme
- 7 Chomedey
- 11 Boulevard Laval
- 13 Station de la Concorde
- 15 Rue Cunard

Secteurs de requalification ou de développement

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| 1 Avenue Jean-Béraud | 8 Biotech |
| 2 Terminus le Carrefour | 9 Montmorency |
| 4 Promenade du Quartier Saint-Martin | 10 de l'Avenir |
| 5 Carré Laval | 12 Chabrier |
| 6 Centre civique | 14 Rue Maurice-Gauvin |



Plan 5.2a – Secteurs du centre-ville

5.2.1 Secteurs de maintien ou de consolidation

Comme le nom l'indique, ces secteurs ne feront pas l'objet de transformations. Établis et construits, ils seront plutôt à consolider et mieux intégrer au reste du centre-ville, selon la vision d'aménagement du PPU. Les balises portant sur ces secteurs traiteront davantage de perméabilité et d'accessibilité, bien que cela n'exclut pas une certaine consolidation bâtie par des insertions ciblées, notamment pour les terrains sous-utilisés.

Objectifs

- Améliorer la connectivité et la perméabilité du secteur ;
- Améliorer les aménagements sur le domaine public ;
- Favoriser l'accessibilité aux stations de transport collectif ;
- Assurer la mise en valeur d'espaces verts ou naturels existants ou à proximité ;
- Encourager le verdissement ou la densification des aires minéralisées ou dédiées au stationnement.

- 3 Avenue du Cosmodôme
- 7 Chomedey
- 11 Boulevard Laval
- 13 Station de la Concorde
- 15 Rue Cunard



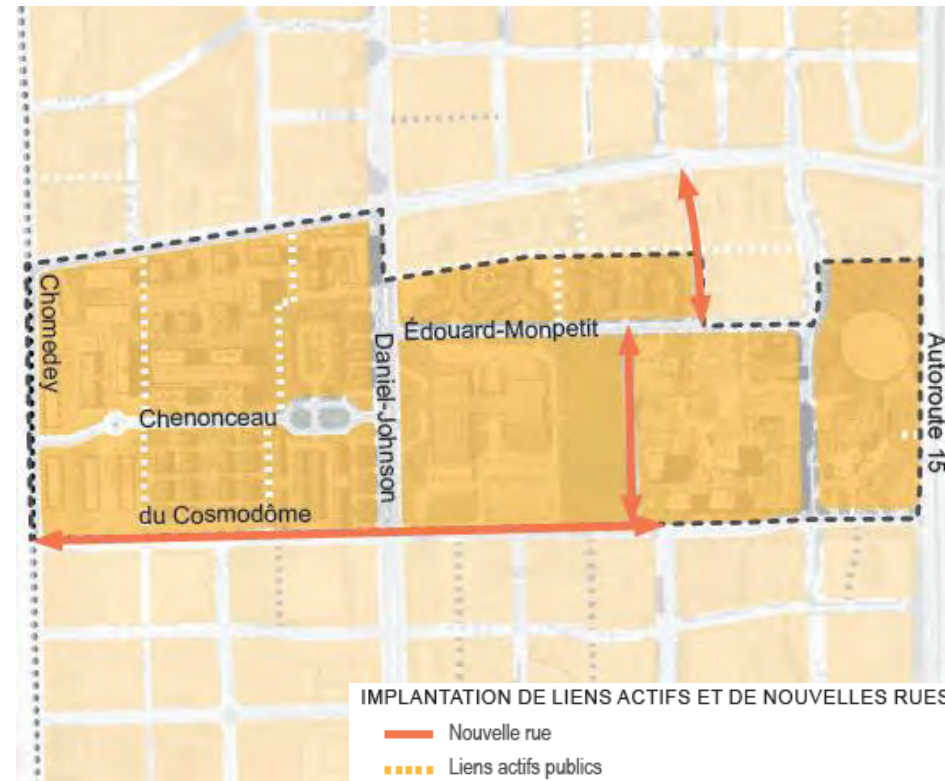
Plan 5.2.1a – Secteurs de maintien ou de consolidation

Maintien et consolidation – balises sectorielles applicables à la trame de rues et d'îlots

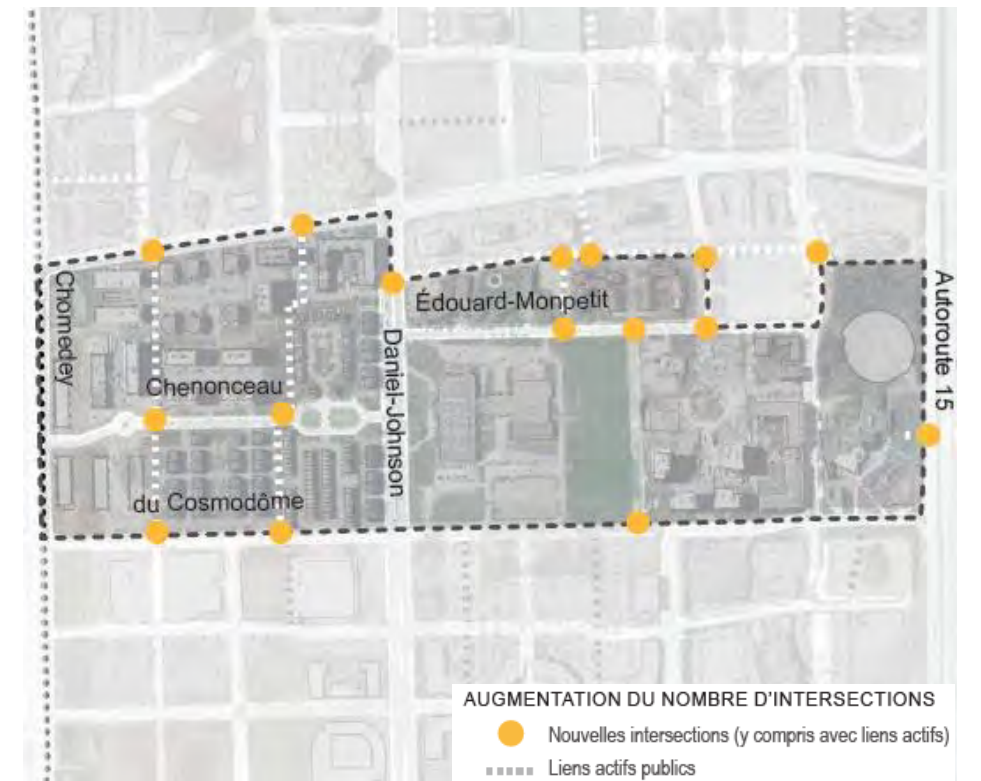
Pour ce type de secteurs, la trame des îlots ne subira pas de modifications majeures, hormis la bonification de l'offre en matière de liens ou de rues, selon les opportunités. En effet, certains quartiers sont plus denses, mais offrent moins de rues et moins d'options de déplacement autres que véhiculaire. Le principal défi sera d'augmenter les liens, sous forme de sentiers actifs, de rues partagées, locales ou collectrices. À ce titre, le nombre d'intersections est un bon indicateur pour évaluer l'efficacité des déplacements.

Balises communes

- Augmentation du nombre d'intersections selon la perméabilité de la trame du secteur (jusqu'à 16 pour le secteur 3)
- Implantation de liens actifs nord-sud et est-ouest
- Amélioration des accès vers les espaces verts existants et projetés
- Densification des surfaces minéralisées (stationnement)
- Préservation des espaces verts en friche
- Introduction d'un réseau de liens favorisant les accès et déplacements actifs



Plan 5.2.1b – Implantation de liens actifs et de nouvelles rues



Plan 5.2.1c – Augmentation du nombre d'intersections



Photo 5.2.1a – Amélioration des accès aux espaces verts, Laval



Photo 5.2.1b – Aménagements favorisant les déplacements actifs, Laval

Maintien et consolidation – balises sectorielles applicables aux rues

Pour ce type de secteurs, la trame des îlots ne subira pas de modifications majeures, hormis la bonification de l'offre en matière de liens ou de rues, selon les opportunités. En effet, certains quartiers sont plus denses, mais offrent moins de rues et moins d'options de déplacement autres que véhiculaire. Le principal défi sera d'augmenter les liens, sous forme de sentiers actifs, de rues partagées, locales ou collectrices. À ce titre, le nombre d'intersections est un bon indicateur pour évaluer l'efficacité des déplacements.

Balises communes

- Introduction de liens actifs nord-sud et est-ouest
- Mise en réseau des espaces publics et des liens actifs proposés
- Réaménagement des boulevards existants (voir section générale sur les boulevards)
- Aménagement de traverses piétonnes afin de faciliter les déplacements vers les secteurs adjacents
- Augmentation du verdissement et de la plantation d'arbres sur les boulevards clés et les rues existantes
- Aménagements de biorétention optimisant la gestion des eaux de ruissellement



Photo 5.2.1c – Végétalisation et pistes cyclables, Laval



Photo 5.2.1d – Aménagement de liens actifs, Montréal



Photo 5.2.1e – Traversée piétonne marquée au sol, Laval



Photo 5.2.1f – Mise en réseau des espaces publics et liens actifs, Montréal

Balises spécifiques : secteur 3 – Avenue du Cosmodôme

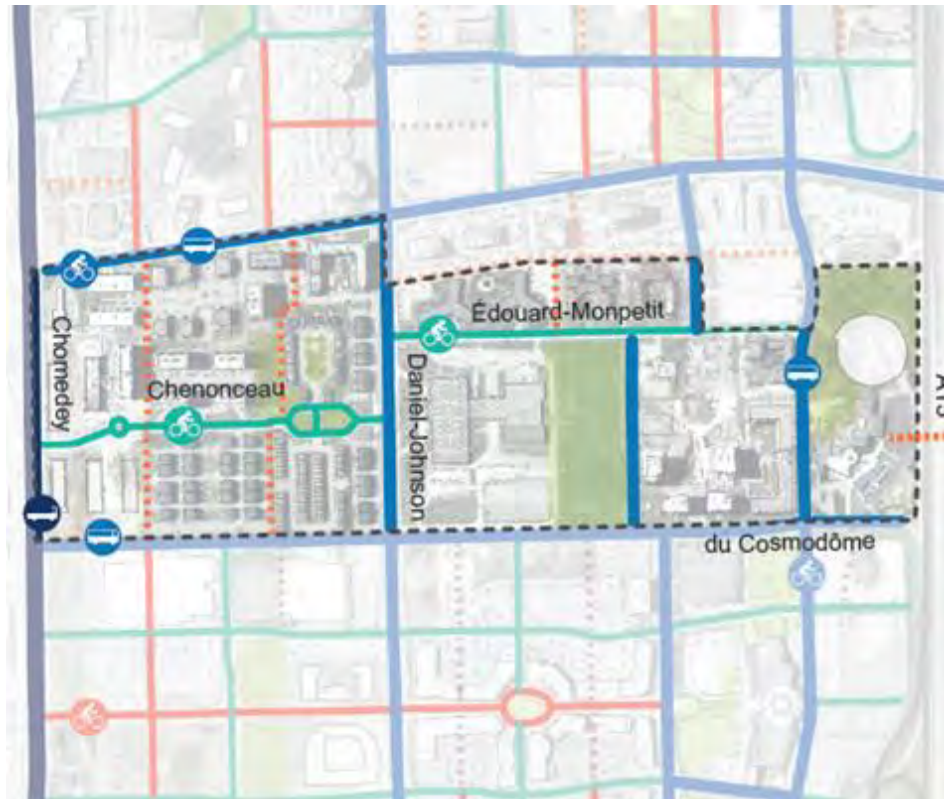
- Prolongement du lien cyclable sur le boulevard de Chenonceau jusqu'au boulevard Daniel-Johnson
- Prolongement du lien cyclable vers l'ouest sur l'avenue du Cosmodôme jusqu'au boulevard Chomedey
- Introduction d'un lien cyclable sur la rue Édouard-Montpetit
- Introduction d'un lien cyclable aux abords du centre aquatique avec passerelle traversant l'autoroute 15 jusqu'au boulevard Tessier
- Introduction d'une nouvelle rue entre la rue Édouard-Montpetit et l'avenue du Cosmodôme
- Reconfiguration du carrefour giratoire sur le boulevard de Chenonceau afin de faciliter les déplacements piétons

Balises spécifiques : secteur 7 – Chomedey

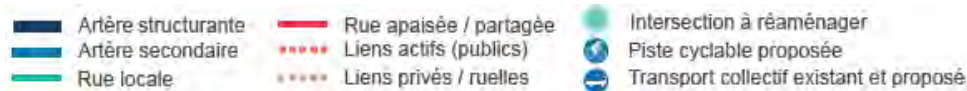
- Prolongement des rues existantes afin de compléter la trame de rues
- Conservation et mise en valeur des interfaces avec le bois Armand-Frappier devant dicter l'aménagement de toute nouvelle rue et tout projet immobilier projeté
- Renforcement du corridor écologique en lien avec le bois Armand-Frappier
- Mise en réseau des liens actifs entre les différents secteurs

Balises spécifiques : secteur 11 – Boulevard Laval

- Réaménagement des intersections du chemin du Trait-Carré et des boulevards de l'Avenir et Laval
- Reconfiguration du chemin du Trait-Carré favorisant l'accès piéton à l'espace boisé du Trait-Carré
- Augmentation de la canopée sur le chemin du Trait-Carré et le boulevard du Souvenir



Plan 5.2.1d – Secteur 3 (rues)



Plan 5.2.1e – Secteur 7 (rues)



Plan 5.2.1f – Secteur 11 (rues)

Balises spécifiques : secteur 13 – Station de la Concorde

- Aménagement d'un lien actif afin de faciliter l'accès à la station intermodale
- Valorisation de la Route Verte
- Implantation de stations BHNS sur les boulevards de la Concorde et Laval
- Reconfiguration du boulevard de la Concorde afin d'améliorer les liens piétons et cyclables
- Valorisation de l'espace sous le viaduc (mise en lumière, art public, etc.)

Balises spécifiques : secteur 15 – Rue Cunard

- Réaménagement de l'intersection des boulevards Le Corbusier et Le Carrefour afin de mieux l'adapter aux piétons
- Réaménagement des traverses piétonnes afin de faciliter les déplacements vers les secteurs adjacents
- Arrimage des aménagements publics et privés à la nouvelle station de BHNS sur le boulevard Le Corbusier



Plan 5.2.1g – Secteur 13 (rues)



Plan 5.2.1h – Secteur 15 (rues)



Photo 5.2.1g – Réaménagement d'un boulevard existant, Laval

Artère structurante	Rue apaisée / partagée	Intersection à réaménager
Artère secondaire	Liens actifs (publics)	Piste cyclable proposée
Rue locale	Liens privés / ruelles	Transport collectif existant et proposé

Maintien et consolidation – balises sectorielles applicables aux parcs et places publiques

Dans les secteurs établis, les intentions recherchées pour les espaces publics seront de préserver les friches naturelles et les espaces boisés, et d'augmenter l'offre en espaces publics afin de contrebalancer la forte densité déjà présente dans certains quartiers. Ces parcs et places publiques constitueront des îlots de fraîcheur qui contribueront également à la socialisation et au sentiment d'appartenance des résidents à leurs quartiers respectifs.

Balises communes

- Préservation et augmentation de la canopée
- Préservation des arbres existants dans les aménagements
- Mise en réseau des espaces verts et naturels, existants et projetés
- Marquage et mise en valeur des liens actifs entre les quartiers et les milieux naturels ou boisés
- Établissement et localisation des futurs parcs en adéquation avec la configuration du secteur

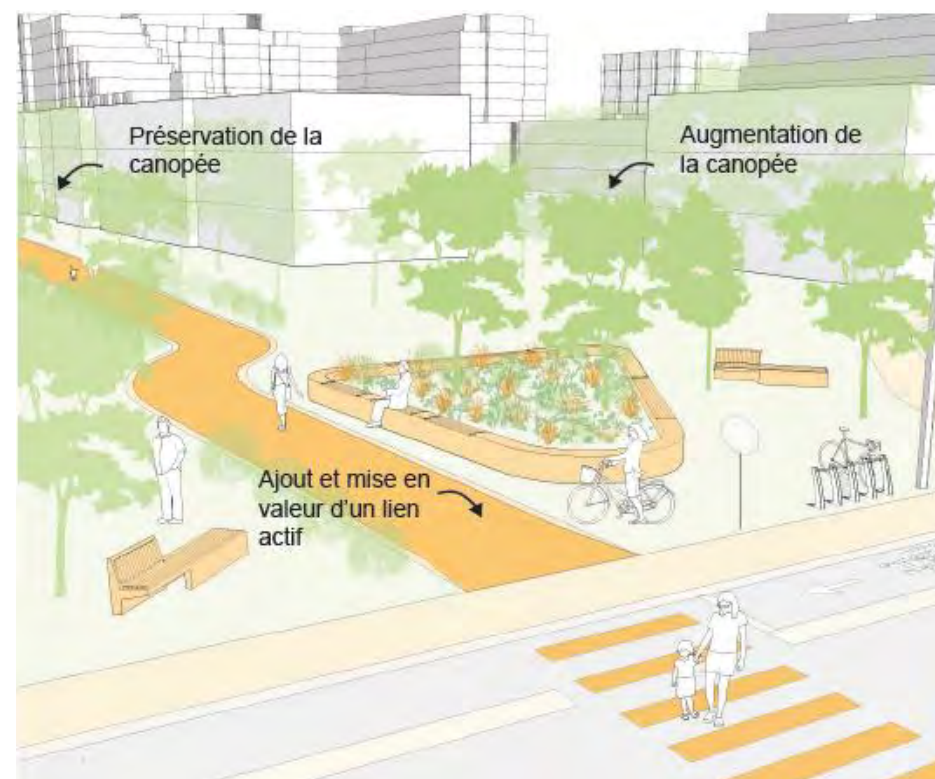


Figure 5.2.1a – Canopée et mise en réseau des espaces verts



Photo 5.2.1h – Mise en valeur des espaces boisés, Laval



Photo 5.2.1i – Plantations dans un parc de quartier, Laval



Photo 5.2.1j – Mise en valeur des espaces publics, Laval

Balises spécifiques : secteur 3 – Avenue du Cosmodôme

- Mise en valeur du parc-école (Laval Junior Academy) pour l'ensemble du secteur
- Renforcement et ajout de liens actifs entre les équipements destinés au public : Cosmodôme, complexe aquatique, écoles, etc.

Balises spécifiques : secteur 7 – Chomedey

- Mise en valeur du bois Armand-Frappier
- Aménagement d'une entrée sud majeure
- Renforcement des liens est-ouest de part et d'autre du boulevard Chomedey

Balises spécifiques : secteur 11 – Boulevard Laval

- Mise en valeur des interfaces entre l'espace boisé du Trait-Carré et le quartier adjacent à l'est
- Mise en valeur des interfaces entre le bois du Souvenir et le quartier adjacent à l'ouest



Plan 5.2.1i – Secteur 3 (parcs et places publiques)

- Espace vert à créer ou à bonifier
- Espace vert
- Espace public minéral
- Trame de rues
- ⋯ Liens actifs publics



Plan 5.2.1j – Secteur 7 (parcs et places publiques)

- Intervention paysagère ciblée
- Traitement paysager d'une interface
- Prolongement des promenades plantées



Plan 5.2.1k – Secteur 11 (parcs et places publiques)

Balises spécifiques : secteur 13 – Station de la Concorde

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

Balises spécifiques : secteur 15 – Rue Cunard

- Mise en valeur et renforcement de la Route Verte vers l'ouest du boulevard Le Corbusier



Plan 5.2.1l – Secteur 13 (parcs et places publiques)

- Espace vert à créer ou à bonifier
- Espace vert
- Espace public minéral
- Trame de rues
- Liens actifs publics



Plan 5.2.1m – Secteur 15 (parcs et places publiques)

- Intervention paysagère ciblée
- Traitement paysager d'une interface
- Prolongement des promenades plantées



Photo 5.2.1k – Liens actifs entre milieux naturels, Laval

Maintien et consolidation – balises sectorielles applicables aux terrains privés

Quelques terrains sous-utilisés sont présents dans les secteurs de maintien tels que des stationnements en surface, des constructions commerciales ou de terrains vacants. Ce sont davantage des insertions sporadiques qui viennent compléter la trame bâtie plutôt que des transformations majeures des quartiers. Cette densification devra se faire en respectant le caractère du quartier.

Balises communes relatives à l'implantation bâtie

- Affirmation de fronts bâtis continus le long des grands boulevards
- Encadrement bâti des espaces publics existants et projetés
- Densification ou verdissement des espaces minéralisés selon la nature du secteur établis

Balises spécifiques relatives à l'implantation bâtie : secteur 7 - Chomedey

- Implantation des bâtiments de manière à préserver la canopée
- Implantation des bâtiments de manière à préserver des liens actifs et visuels vers le bois Armand-Frappier

Balises spécifiques relatives à l'implantation bâtie : secteur 15 - Cunard

- Implantation de bâtiments-écrans à proximité des autoroutes (vitrine autoroutière)



Figure 5.2.1b – Densification d'un espace minéralisé par un bâtiment



Photo 5.2.1l – Implantation préservant la canopée existante, Laval



Photo 5.2.1m – Affirmation de front bâti le long d'un boulevard, Laval

Maintien et consolidation – balises sectorielles applicables aux terrains privés

Balises communes relatives à l'architecture

- Traitement architectural au langage contemporain et représentatif de l'époque
- Modulation des volumes pour tous les bâtiments
- Traitement architectural pour les bâtiments implantés en tête d'îlot sur les terrains d'angle
- Traitement distinct des rez-de-chaussée et articulation des façades en lien avec l'espace public
- Intégration architecturale des entrées aux stationnements

Balises spécifiques relatives à l'architecture : secteur 15 - Cunard

- Traitement architectural de qualité des bâtiments participant à la vitrine autoroutière
- Mesures d'atténuation intégrées aux bâtiments situés à proximité des autoroutes

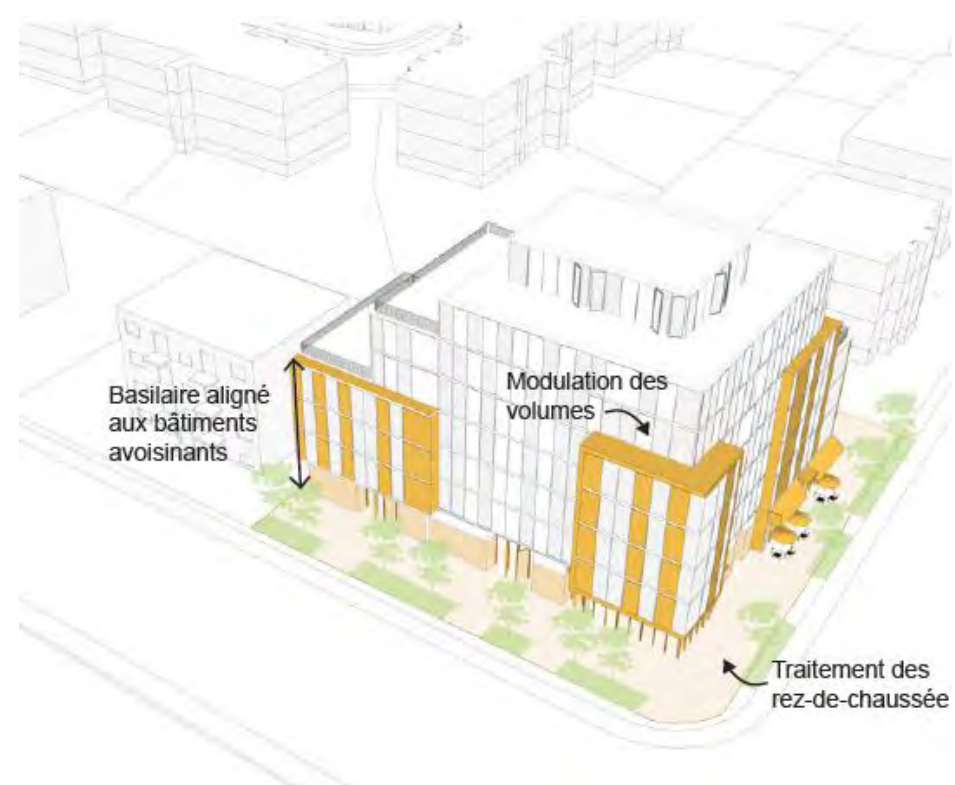


Figure 5.2.1c – Traitement architectural d'un bâtiment en tête d'îlot



Photo 5.2.1n – Traitement architectural d'un bâtiment en tête d'îlot, Montréal



Photo 5.2.1o – Modulation des volumes, Montréal



Photo 5.2.1p – Traitement du rez-de-chaussée résidentiel

Maintien et consolidation – balises sectorielles applicables aux terrains privés

Balises communes relatives à l'aménagement des terrains

- Aménagements paysagers de biorétention optimisant la gestion des eaux de ruissellement tout en permettant l'utilisation récréative des espaces communs
- Intégration et aménagement de liens piétons sur le domaine privé
- Réduction du nombre d'entrées charretières
- Végétalisation des surfaces minéralisées
- Aménagement des cours avant de manière à consolider l'ambiance de l'espace public (animation, paysage, etc.)
- Amélioration des aménagements extérieurs à des fins récréatives et de détente
- Amélioration de la qualité des aménagements paysagers visibles de la rue ou de l'autoroute

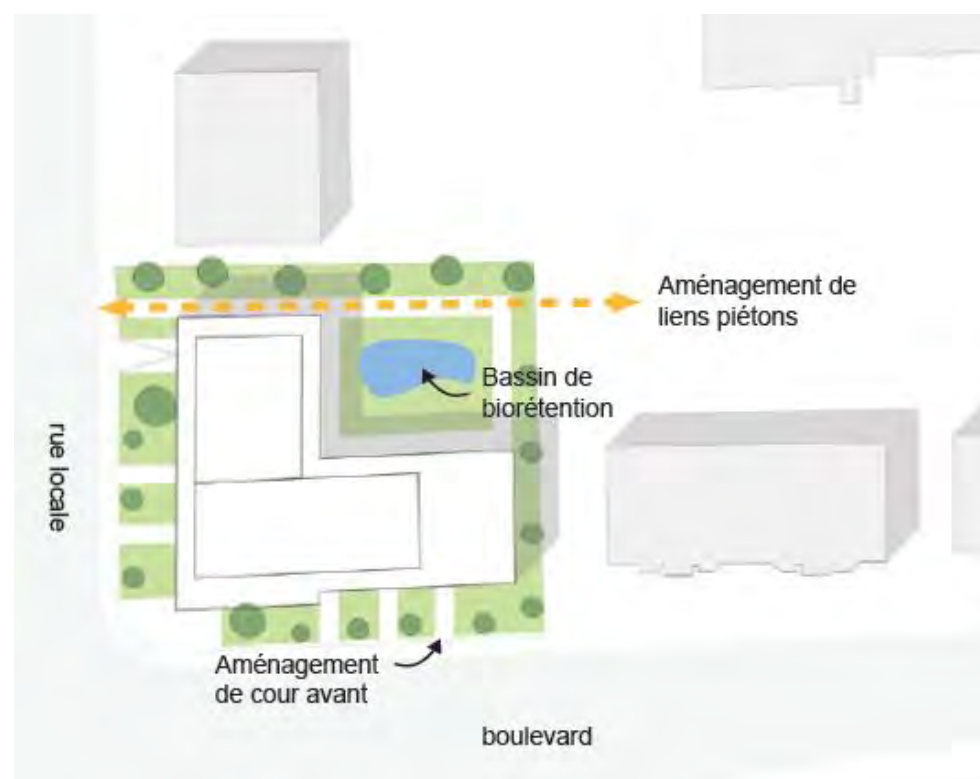


Figure 5.2.1d – Aménagement paysager intégrant la gestion des eaux



Photo 5.2.1q – Aménagement paysager dans une cour intérieure, Montréal

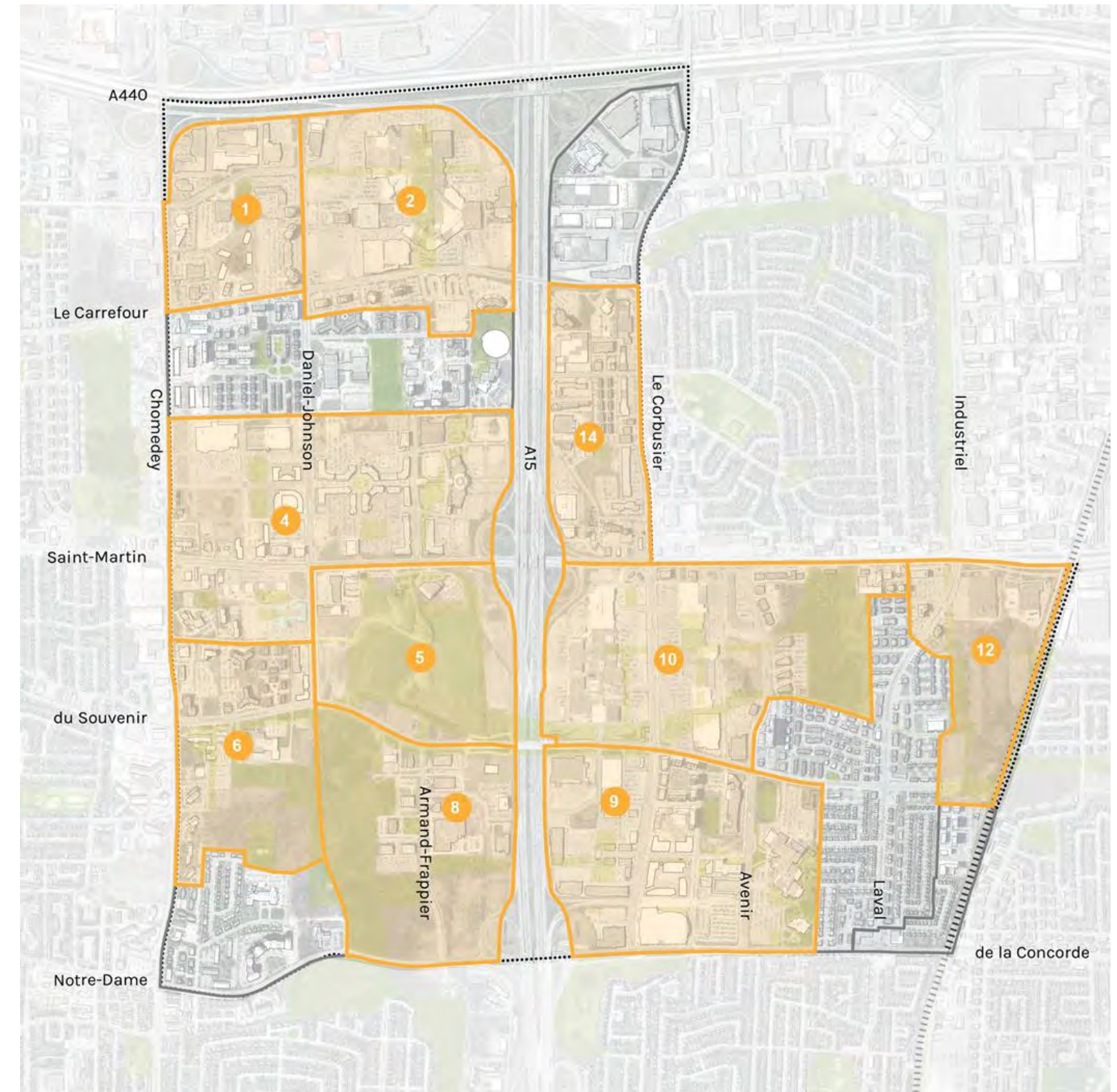
5.2.2 Secteurs de requalification ou de développement

La présente sous-section porte sur les balises d'aménagement permettant d'encadrer la requalification de secteurs monofonctionnels ou vacants. Ces balises s'appliquent spécifiquement à des secteurs susceptibles de se transformer et de modeler le paysage du centre-ville, terrain par terrain. Comme dans la sous-section précédente, des balises communes sont énoncées, suivies d'intentions propres aux secteurs spécifiques, s'il y a lieu.

Objectifs

- Déployer une trame de rues connectées ;
- Améliorer la connectivité (notamment par l'ajout de rues et de liens actifs) ainsi que la perméabilité (taille limitée des îlots et nombre d'intersections) ;
- Améliorer les aménagements sur le domaine public ;
- Favoriser l'intermodalité et l'accessibilité aux stations de transport collectif (métro, BHNS, gares, autobus, etc.) ;
- Augmenter significativement l'offre en espaces publics, incluant notamment les parcs, places publiques et espaces polyvalents de diverses envergures ;
- Assurer la mise en valeur d'espaces verts ou naturels d'envergure existants (espace boisé du Trait-Carré, bois Armand-Frappier, etc.) ;
- Encourager la densification des terrains sous-utilisés par des projets durables, adaptés à la vision et à l'identité du secteur ;
- Favoriser une identité propre à chacun des secteurs porteurs, issue de leurs caractéristiques intrinsèques ;
- Favoriser la réalisation de projets d'architecture de qualité et inspirants.

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| 1 Avenue Jean-Béraud | 8 Biotech |
| 2 Terminus le Carrefour | 9 Montmorency |
| 4 Promenade du Quartier-Saint-Martin | 10 de l'Avenir |
| 5 Carré Laval | 12 Chabrier |
| 6 Centre civique | 14 Rue Maurice-Gauvin |



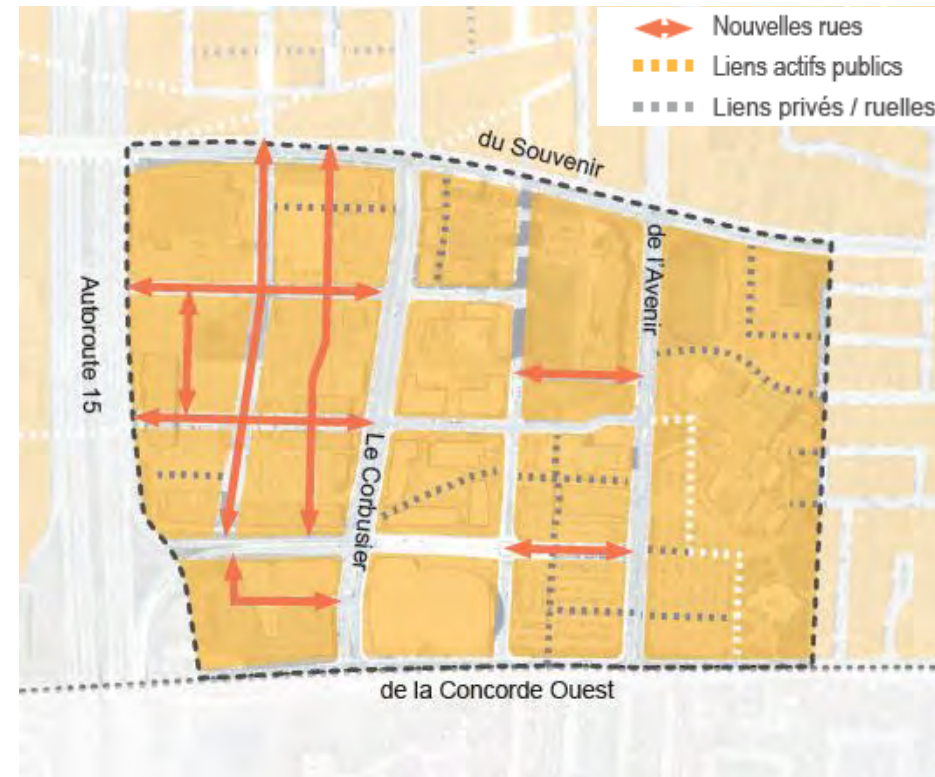
Plan 5.2.2a – Secteurs de requalification ou de développement

Requalification et développement – balises sectorielles applicables à la trame de rues et d’îlots

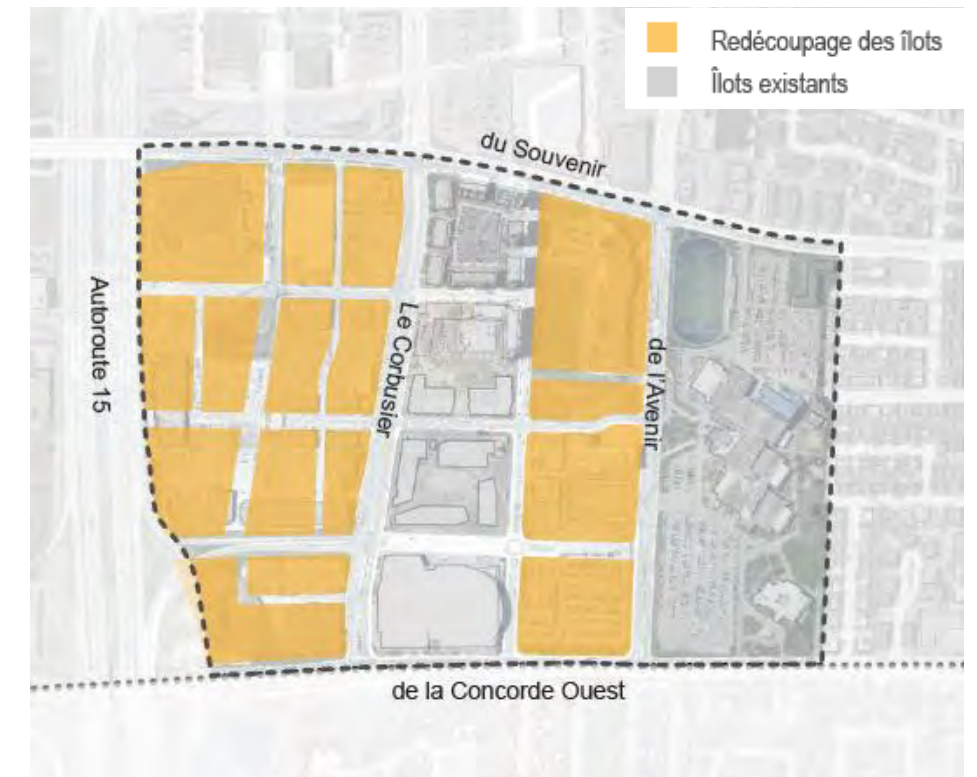
Pour ce type de secteurs, la trame des îlots ne subira pas de modifications majeures, hormis la bonification de l’offre en matière de liens ou de rues, selon les opportunités. En effet, certains quartiers sont plus denses, mais offrent moins de rues et moins d’options de déplacement autres que véhiculaire. Le principal défi sera d’augmenter les liens, sous forme de sentiers actifs, de rues partagées, locales ou collectrices. À ce titre, le nombre d’intersections est un bon indicateur pour évaluer l’efficacité des déplacements.

Balises communes

- Création ou redécoupage des îlots privilégiant une dimension maximale de 200 mètres de longueur
- Augmentation du nombre d’intersections selon les secteurs
- Affirmation des identités des secteurs
- Déploiement de réseaux de rues ou de liens actifs, selon les secteurs
- Intégration des milieux naturels ou des parcs d’envergure proposée à la trame des rues et des îlots révisée



Plan 5.2.2b – Implantation de nouvelles rues



Plan 5.2.2c – Redécoupage des îlots de grande dimension



Photo 5.2.2a – Introduction de nouveaux liens actifs, Montréal



Photo 5.2.2b – Introduction de nouvelles rues, Montréal

Balises spécifiques : secteur 1 – Avenue Jean-Béraud

- Déploiement d'un réseau de rues, de rues partagées ou de liens actifs arrimés aux axes principaux du secteur
- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 8 et 11

Balises spécifiques : secteur 2 – Terminus Le Carrefour

- Déploiement d'un réseau de rues arrimées aux principaux axes du secteur (et futur REM ou autre mode de transport sur les axes autoroutiers A-15 et A-440) et au terminus Le Carrefour
- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 36 et 44

Balises spécifiques : secteur 4 – Promenade du Quartier Saint-Martin

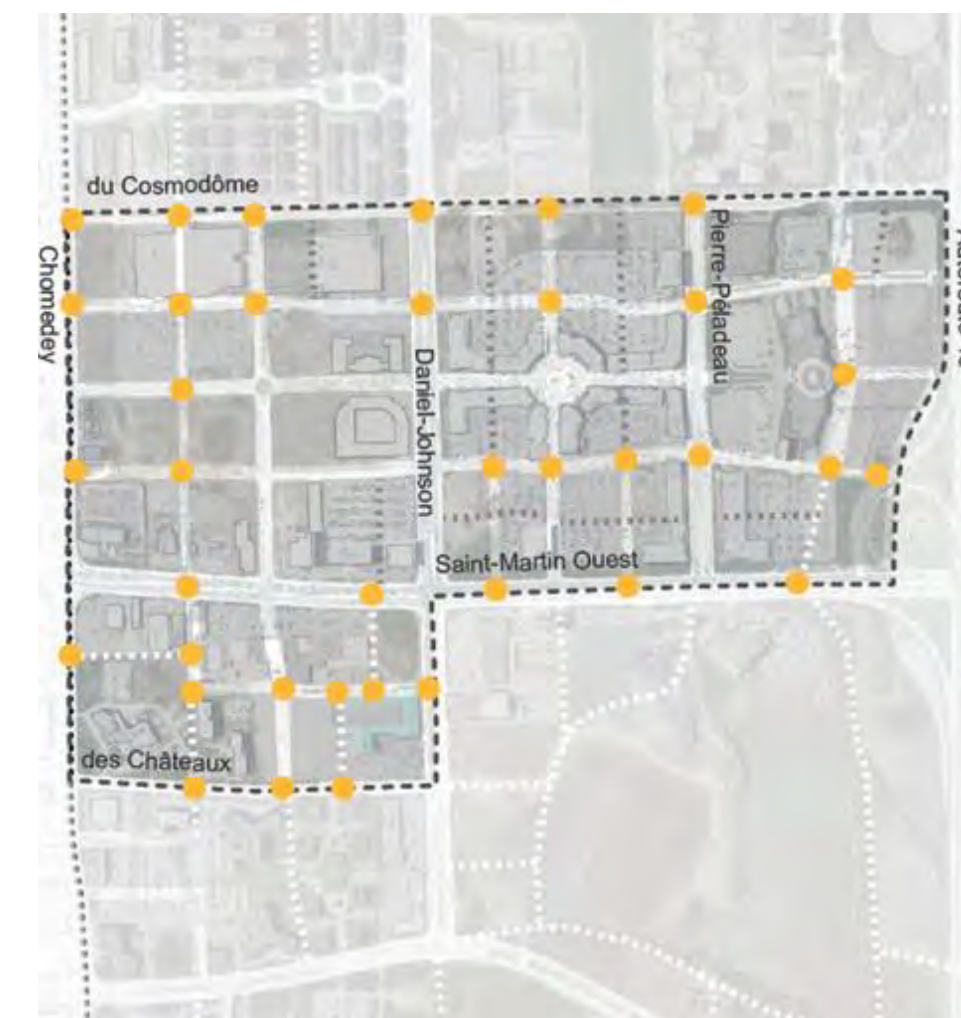
- Déploiement d'une trame de rues respectant lorsque possible les tracés des voies d'accès aux aires de stationnement
- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 31 et 38



Plan 5.2.2d – Secteur 1 (trame de rues et îlots)



Plan 5.2.2e – Secteur 2 (trame de rues et îlots)



Plan 5.2.2f – Secteur 4 (trame de rues et îlots)

- Îlots
- Nouvelles intersections
- Liens actifs publics
- Liens privés / ruelles

Balises spécifiques : secteur 5 – Carré Laval

- Découpage du méga-îlot par des liens actifs ou polyvalents mettant à profit les percées visuelles sur la carrière, les falaises et le plan d'eau
- Accès véhiculaire aux stationnements à partir des trois boulevards ceinturant le site
- Identification et aménagement de certains liens actifs comme accès pour les services d'urgence

Balises spécifiques : secteur 6 – Centre civique

- Poursuite d'une nouvelle trame de rues en prolongement des rues existantes, notamment au sud de la rue Cardinal
- Redécoupage des îlots tout en assurant la préservation, la mise en valeur et les accès du bois Armand-Frappier
- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 14 et 18

Balises spécifiques : secteur 8 – Biotech

- Déploiement d'un réseau de rues pour les terrains à développer à l'est du boulevard Armand-Frappier
- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 8 et 11
- Aménagement de sentiers actifs reliant la Cité de la Biotech au bois Armand-Frappier



Plan 5.2.2g – Secteur 5 (trame de rues et îlots)



Plan 5.2.2h – Secteur 6 (trame de rues et îlots)



Plan 5.2.2i – Secteur 8 (trame de rue et îlots)

- | | |
|---------------------------|----------------------------------|
| ■ Îlots | ●●●●● Liens actifs publics |
| ● Nouvelles intersections | ■ ■ ■ ■ ■ Liens privés / ruelles |

Balises spécifiques : secteur 9 – Montmorency

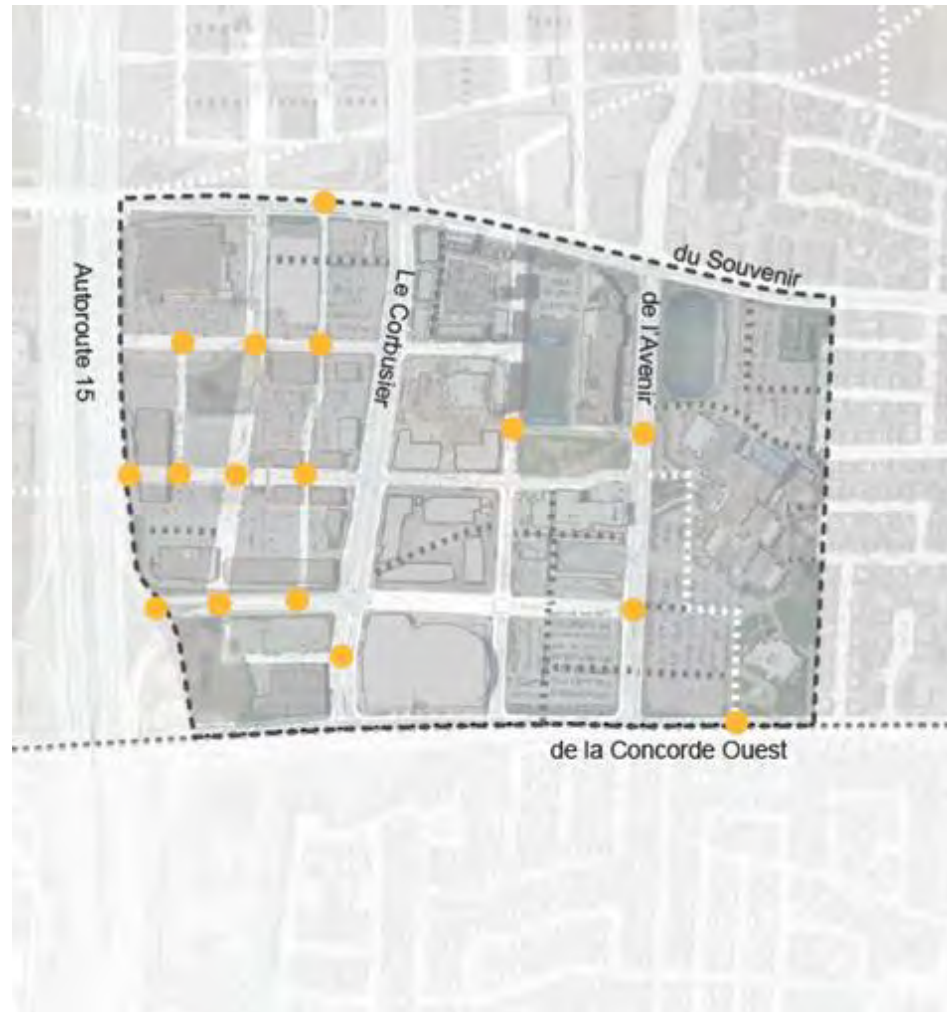
- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 12 et 16
- Bonification des liens entre les institutions ou autres équipements de destination et la station de métro

Balises spécifiques : secteur 10 – De l'Avenir

- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 43 et 46
- Aménagement de liens actifs et paysagers structurants vers le parc linéaire du Souvenir et vers l'espace boisé du Trait-Carré

Balises spécifiques : secteur 12 – Chabrier

- Déploiement d'une nouvelle trame connectée optimisant la mobilité active et arrimée aux boulevards du secteur
- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 9 et 12



Plan 5.2.2j – Secteur 9 (trame de rues et îlots)



Plan 5.2.2k – Secteur 10 (trame de rues et îlots)



Plan 5.2.2l – Secteur 12 (trame de rues et îlots)

- Îlots
- Nouvelles intersections
- Liens actifs publics
- Liens privés / ruelles

Balises spécifiques : secteur 14 – Rue Maurice-Gauvin

- Augmentation du nombre d'intersections pouvant varier entre 15 et 20
- Arrimage des nouveaux liens et rues aux stations projetées du BHNS Le Corbusier en favorisant surtout les accès en mode actif



Plan 5.2.2m – Secteur 14 (trame de rues et îlots)

- Îlots
- Nouvelles intersections
- - - - Liens actifs publics
- Liens privés / ruelles



Photo 5.2.2c – Aménagement d'un nouveau lien actif, Montréal

Requalification et développement – balises sectorielles applicables aux rues

Un ensemble de nouvelles rues est proposé pour le centre-ville. Hiérarchisées et dotées d'emprises variables selon leur rôle dans la trame urbaine, elles seront aménagées au profit des résidents actuels et futurs ainsi que des autres usagers du territoire. Selon le type de secteur et l'envergure des projets immobiliers, une trame variée de collectrices, de rues locales, de rues partagées et de liens actifs sera déployée.

Balises communes

- Réaménagement des boulevards existants (voir section générale sur les boulevards)
- Sécurisation des intersections à partir des grands boulevards et adaptation géométrique aux déplacements actifs
- Préservation de la canopée et aménagements respectueux des espaces verts et naturels existants
- Aménagements de biorétention optimisant la gestion des eaux de ruissellement



Photo 5.2.2d – Marquage au sol pour sécuriser l'intersection, Montréal



Photo 5.2.2e – Respect des espaces verts existants, Montréal



Photo 5.2.2f – Augmentation de la canopée, Montréal



Photo 5.2.2g – Noues de biorétention, Montréal

Balises spécifiques : secteur 1 – Avenue Jean-Béraud

- Introduction de rues locales est-ouest et nord-sud, entre les boulevards Chomedey et Daniel-Johnson, ainsi qu'entre les boulevards Le Carrefour et Jean-Béraud
- Introduction de liens actifs reliés aux rues existantes et projetées
- Aménagement de liens cyclables sur les boulevards Jean-Béraud, Daniel-Johnson et Le Carrefour

Balises spécifiques : secteur 2 – Terminus Le Carrefour

- Réutilisation des allées d'accès existantes pour déterminer le tracé des nouvelles rues
- Préservation des arbres existants
- Aménagement de rues est-ouest et nord-sud pour l'ensemble du secteur
- Réaménagement des intersections et des accès au terminus en faveur des piétons
- Prolongement du lien cyclable sur le boulevard Le Carrefour jusqu'à l'avenue Terry-Fox

Balises spécifiques : secteur 4 – Promenade du Quartier-Saint-Martin

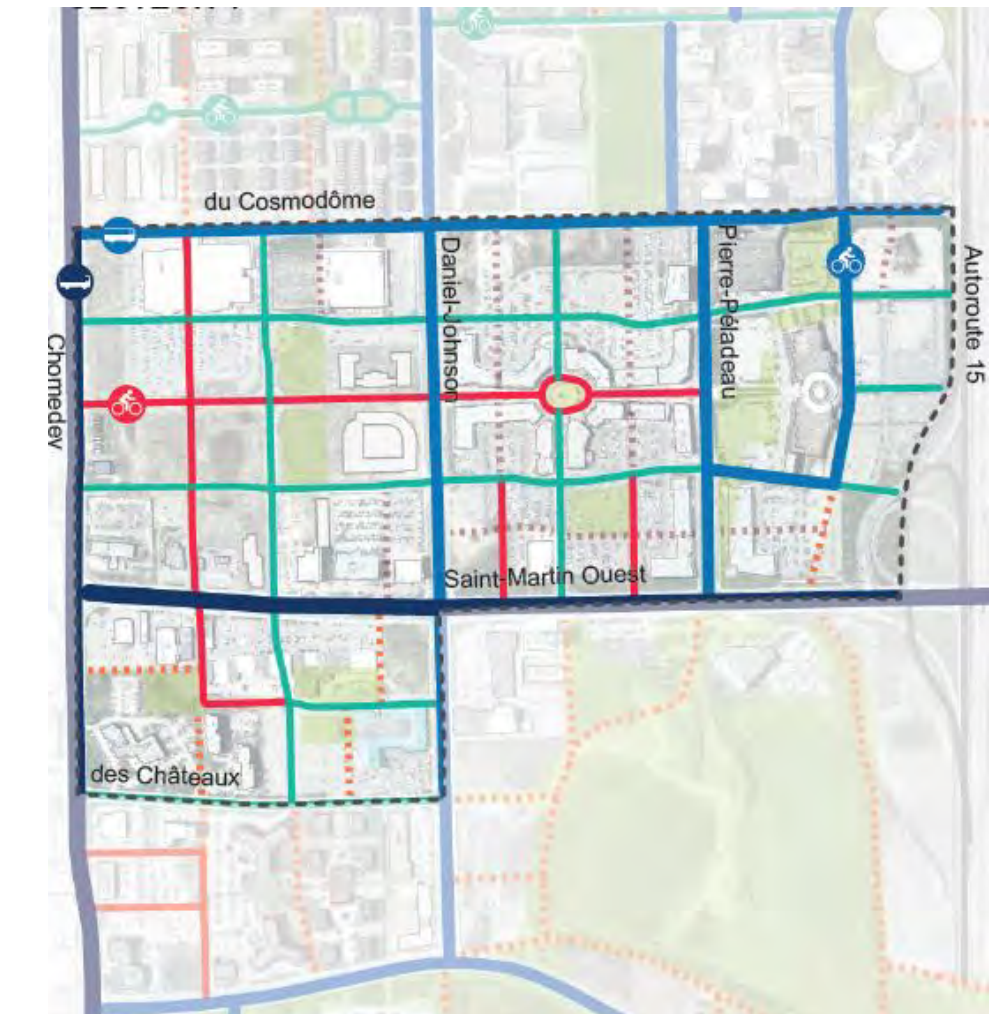
- Réutilisation des allées d'accès existantes pour déterminer le tracé des nouvelles rues
- Préservation des arbres existants
- Aménagement de liens nord-sud et est-ouest
- Aménagement d'une porte d'entrée à la zone d'aménagement écologique particulière (ZAEP) Le Carrefour sur le boulevard Chomedey
- Prolongement de l'avenue du Cosmodôme vers l'ouest jusqu'au boulevard Chomedey



Plan 5.2.2n – Secteur 1 (rues)



Plan 5.2.2o – Secteur 2 (rues)



Plan 5.2.2p – Secteur 4 (rues)

- | | | | | | |
|--|---------------------|--|------------------------|--|---|
| | Artère structurante | | Rue apaisée / partagée | | Piste cyclable proposée |
| | Artère secondaire | | Liens actifs (publics) | | Transport collectif existant et proposé |
| | Rue locale | | Liens privés / ruelles | | |

Balises spécifiques : secteur 5 – Carré Laval

- Affirmation de la mobilité active comme mode de déplacement prioritaire au sein de l'îlot
- Déploiement d'un réseau de liens actifs est-ouest et nord-sud reliant les différents points d'entrée entre eux
- Intégration d'une promenade sur le tracé fondateur du chemin du Trait-Carré
- Aménagement de seuils d'entrée au site en lien avec les rues des secteurs adjacents

Balises spécifiques : secteur 6 – Centre civique

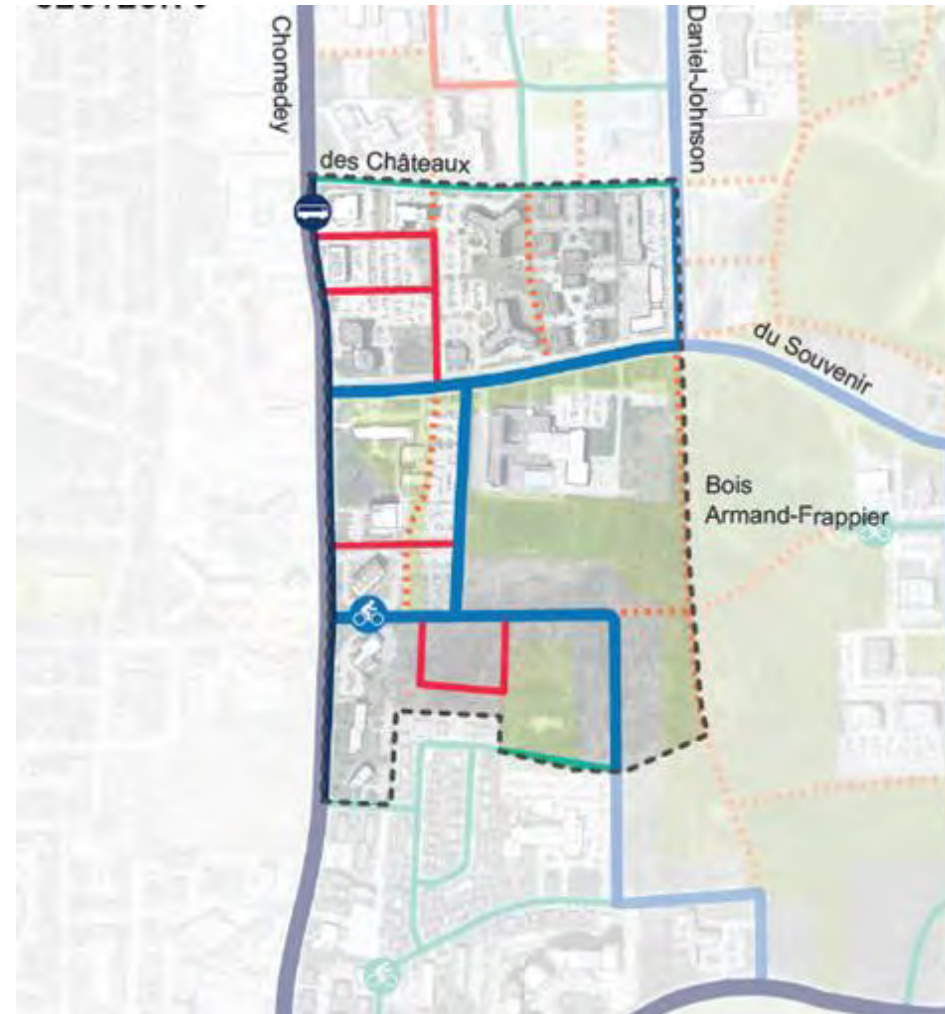
- Prolongement de la rue Cardinal au nord, vers le boulevard du Souvenir, et au sud vers la rue Dale
- Prolongement de la connexion des rues existantes et proposées dans les secteurs adjacents
- Aménagement de liens actifs nord-sud et est-ouest, notamment au travers du bois Armand-Frappier

Balises spécifiques : secteur 8 – Biotech

- Déploiement d'un réseau de rues ou de liens actifs nord-sud et est-ouest pour les terrains à développer
- Amélioration des déplacements actifs pour le réseau existant, notamment en lien avec le bois Armand-Frappier
- Aménagement d'une passerelle piétonne et cyclable connectant la Cité de la Biotech au secteur Montmorency
- Promotion d'une signature particulière du secteur dans les rues (voies piétonnes, liens cyclables, végétalisation, rétention des eaux, mobilier, etc.)



Plan 5.2.2q – Secteur 5 (rues)



Plan 5.2.2r – Secteur 6 (rues)



Plan 5.2.2s – Secteur 8 (rues)

- | | | |
|---------------------|------------------------|---|
| Artère structurante | Rue apaisée / partagée | Piste cyclable proposée |
| Artère secondaire | Liens actifs (publics) | Transport collectif existant et proposé |
| Rue locale | Liens privés / ruelles | |

Balises spécifiques : secteur 9 – Montmorency

- Implantation et aménagement du projet identitaire de la boucle culturelle
- Aménagement d'une passerelle piétonne et cyclable connectant le secteur à celui de la Cité de la Biotech
- Réutilisation lorsque possible des allées d'accès existantes pour l'implantation des nouvelles rues
- Préservation des arbres existants lors du développement
- Aménagement de liens et de rues en interface avec le parc linéaire du Souvenir

Balises spécifiques : secteur 10 – De l'Avenir

- Réutilisation, lorsque possible, des allées d'accès existantes pour l'implantation des nouvelles rues
- Préservation des arbres existants
- Aménagements de liens et de rues en interface avec le parc linéaire du Souvenir
- Réalignement du potentiel du boulevard de l'Avenir au boulevard Tessier, au nord du boulevard Saint-Martin
- Aménagement d'une avenue végétalisée nord-sud reliant le boulevard Saint-Martin, l'esplanade de l'Avenir, le parc linéaire du Souvenir et la boucle culturelle
- Réaménagement du chemin du Trait-Carré et enfouissement des fils électriques
- Intégration de l'art public aux aménagements publics

Balises spécifiques : secteur 12 – Chabrier

- Déploiement d'un réseau de rues ou de liens nord-sud et est-ouest pour les terrains à développer
- Connexion des nouvelles rues au réseau existant, notamment aux boulevards environnants
- Renforcement des liens actifs à la Route Verte
- Intégration urbaine des terrains vacants aux terrains à requalifier
- Intégration de liens actifs à l'emprise d'Hydro-Québec et au bois du Souvenir



Plan 5.2.2t – Secteur 9 (rues)



Plan 5.2.2u – Secteur 10 (rues)



Plan 5.2.2v – Secteur 12 (rues)

- | | | | | | |
|--|---------------------|--|------------------------|--|---|
| | Artère structurante | | Rue apaisée / partagée | | Piste cyclable proposée |
| | Artère secondaire | | Liens actifs (publics) | | Transport collectif existant et proposé |
| | Rue locale | | Liens privés / ruelles | | |

Balises spécifiques : secteur 14 – Rue Maurice-Gauvin

- Prolongement et aménagement de nouvelles rues et de liens actifs afin de connecter les secteurs adjacents
- Prolongement de l'avenue Albert-Duquesne à l'ouest du boulevard Le Corbusier en lien avec la station de BHNS
- Sécurisation des intersections pour les déplacements actifs



Plan 5.2.2w – Secteur 14 (rues)

Artère structurante	Rue apaisée / partagée	Piste cyclable proposée
Artère secondaire	Liens actifs (publics)	Transport collectif existant et proposé
Rue locale	Liens privés / ruelles	



Photo 5.2.2h – Passerelle piétonne liant deux quartiers, Montréal

Requalification et développement – balises sectorielles applicables aux parcs et places publiques

Un milieu de vie n'en est pas un si les espaces publics ne sont pas au cœur de sa constitution. Ces espaces cristallisent tout le concept de développement durable : les bénéfices environnementaux et sociaux assurent une vitalité urbaine aux quartiers de la ville. Ces espaces sont l'occasion non seulement de renforcer l'identité des lieux, mais de réaliser des aménagements exemplaires et uniques qui permettront d'articuler les projets immobiliers qui pourront s'en imprégner.

Balises communes

- Insertion d'un parc de portée locale, d'une place ou placette publique dans chacun des secteurs
- Préservation et intégration des milieux naturels, des espaces verts et des friches (ex. corridors d'Hydro-Québec) aux parcs et places proposés
- Préservation et augmentation des arbres et de la canopée
- Arrimage et mise à contribution des parvis des institutions à l'offre et à la structure des espaces publics
- Prise en compte de l'identité des quartiers dans les aménagements publics
- Intégration de l'art public sous toutes ses formes aux divers espaces publics
- Prise en compte des différents usagers et usages possibles (installations techniques nécessaires à la tenue d'évènements et d'expositions temporaires, telles que prise électrique, prise d'eau, etc.)
- Mise en réseau des espaces verts et publics
- Aménagements de biorétention optimisation la gestion des eaux de ruissellement tout en permettant l'utilisation récréative de l'espace public
- Aménagements quatre saisons des espaces publics

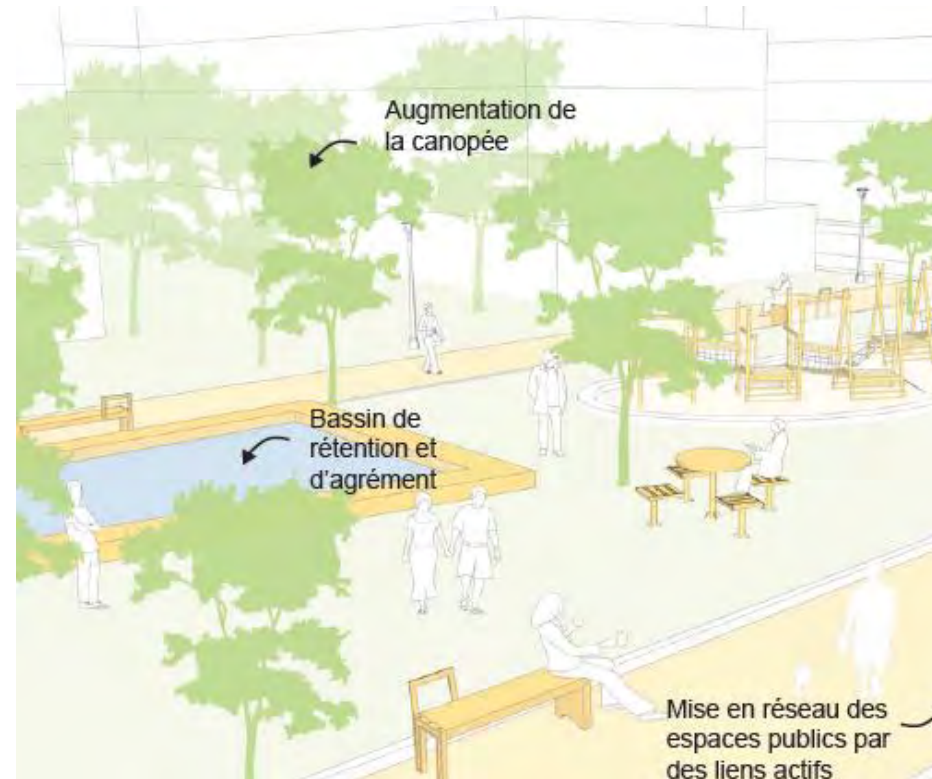


Figure 5.2.2a – Insertion d'un parc de portée locale



Photo 5.2.2i – Aménagements de biorétention, Montréal



Photo 5.2.2j – Aménagement identitaire au sein du quartier, Toronto



Photo 5.2.2k – Végétalisation des espaces publics, Tokyo

Balises spécifiques : secteur 1 – Avenue Jean-Béraud

- Préservation et mise en valeur de l'espace boisé en bordure du boulevard Jean-Béraud par la création d'un espace vert

Balises spécifiques : secteur 2 – Terminus Le Carrefour

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

Balises spécifiques : secteur 4 – Promenade du Quartier-Saint-Martin

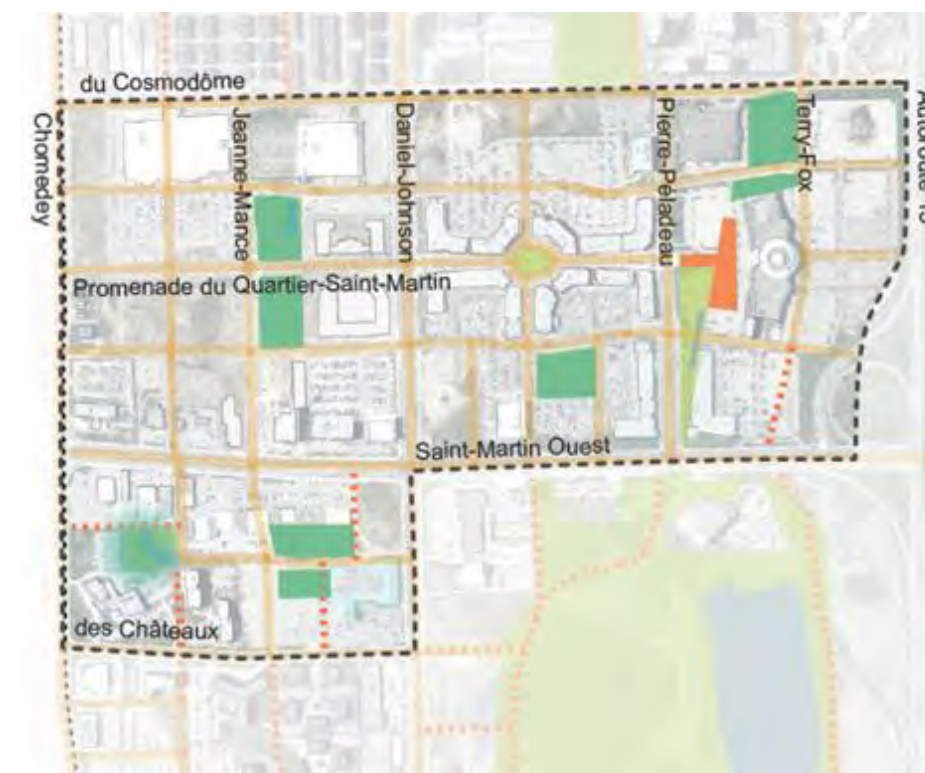
- Intégration d'une place publique aux abords de l'avenue Pierre-Péladeau
- Intégration d'un espace vert à l'intersection des avenues Terry-Fox et du Cosmodôme
- Intégration d'un espace vert à l'intersection de la rue Jeanne-Mance et de la Promenade du Quartier-Saint-Martin
- Intégration d'un espace vert entre le boulevard Saint-Martin et la rue des Châteaux, aux abords du prolongement proposé de la rue Jeanne-Mance vers le sud
- Intégration de surfaces polyvalentes à des fins de rassemblement et d'activités variées dans les parcs
- Mise en valeur du milieu humide entre le boul. Saint-Martin et la rue des Châteaux
- Intégration d'un espace vert entre le boul. Daniel-Johnson et l'ave. Pierre-Péladeau



Plan 5.2.2x – Secteur 1 (parcs et places publiques)



Plan 5.2.2y – Secteur 2 (parcs et places publiques)



Plan 5.2.2z – Secteur 4 (parcs et places publiques)



Balises spécifiques : secteur 5 – Carré Laval

- Aménagement d'espaces polyvalents aux seuils d'entrée du site
- Aménagement d'une promenade le long de la falaise
- Prolongement du couvert forestier du bois Armand-Frappier jusqu'au boulevard Saint-Martin
- Complémentarité des aménagements paysagers avec le parc linéaire du Souvenir
- Mise en valeur des caractéristiques paysagères propres au site (plan d'eau, flancs rocheux, topographie, etc.)
- Signature paysagère et présence de mobilier urbain distinctif
- Intégration d'une aire de baignade
- Espaces ouverts pour la tenue d'activités libres et spontanées

Balises spécifiques : secteur 6 – Centre civique

- Prolongement du parc linéaire, ou aménagement d'une promenade plantée, jusqu'au parvis de l'hôtel de ville
- Valorisation de l'interface avec le bois Armand-Frappier
- Valorisation du jardin de la salle du conseil
- Aménagement d'un espace polyvalent nord-sud central sur l'îlot municipal
- Diversité des types d'espaces extérieurs
- Valorisation et désenclavement du parc de l'Abbé-John-Colford

Balises spécifiques : secteur 8 – Biotech

- Arrimage des aménagements extérieurs à la programmation du bois Armand-Frappier
- Intégration d'un espace public central, polyvalent et adaptable pour les usagers du secteur



Plan 5.2.2aa – Secteur 5 (parcs et places publiques)



Plan 5.2.2bb – Secteur 6 (parcs et places publiques)



Plan 5.2.2cc – Secteur 8 (parcs et places publiques)

Balises spécifiques : secteur 9 – Montmorency

- Intégration de parcs et d'espaces verts de proximité arrimés à la boucle culturelle et à l'avenue boisée proposée
- Valorisation des espaces verts adjacents à la Maison des arts de Laval
- Intégration de parcs de quartier en lien avec la passerelle piétonne menant à la Cité de la Biotech

Balises spécifiques : secteur 10 – De l'Avenir

- Aménagement d'un mail planté de haute qualité paysagère dans l'axe est-ouest
- Aménagement de deux esplanades plantées et animées reliant le mail planté au parc linéaire du Souvenir
- Mise en valeur de l'espace boisé aux abords du chemin du Trait-Carré

Balises spécifiques : secteur 12 – Chabrier

- Valorisation et connexion du parc Chabrier au secteur
- Valorisation de l'emprise d'Hydro-Québec
- Aménagement d'une halte cyclable en lien avec la Route Verte et le boulevard du Souvenir
- Aménagement d'une halte cyclable en lien avec la Route Verte et le prolongement de la rue McNamara



Plan 5.2.2dd – Secteur 9 (parcs et places publiques)



Plan 5.2.2ee – Secteur 10 (parcs et places publiques)



Plan 5.2.2ff – Secteur 12 (parcs et places publiques)

Balises spécifiques : secteur 14 – Rue Maurice-Gauvin

- Intégration d'un espace vert au cœur du secteur



Plan 5.2.2gg – Secteur 14 (parcs et places publiques)

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| Intervention paysagère ciblée | Espace vert à créer ou à bonifier |
| Traitement paysager d'une interface | Espace vert |
| Prolongement des promenades plantées | Espace public minéral |
| Trame de rues | |
| Liens actifs publics | |



Photo 5.2.2l – Intégration d'art public identitaire à un espace public, Toronto

Requalification et développement – balises sectorielles applicables aux terrains privés

Les prochains projets immobiliers du centre-ville contribueront à forger son identité et sa vitalité. S'inspirant des tendances de développement d'ici et d'ailleurs, ces projets conjugueront densité et compacité des bâtiments projetés aux espaces verts et aux aménagements paysagers extérieurs. Les balises de cette sous-section visent à assurer un équilibre entre la densification et le verdissement dans la planification et la réalisation des milieux de vie, dans une perspective urbaine, mais aussi de développement durable (réduction des îlots de chaleur et augmentation des îlots de fraîcheur).

Balises communes applicables à l'implantation bâtie

- Implantation des bâtiments assurant l'encadrement des rues, des boulevards et d'autres espaces publics
- Transformation et développement des espaces minéralisés tels que les stationnements ou les terrains vacants
- Grain bâti compact en bordure d'autoroute, faisant office de murs-écrans afin de réduire les nuisances sonores et visuelles
- Empreinte au sol des bâtiments réduite favorisant la préservation d'espaces verts et paysagers

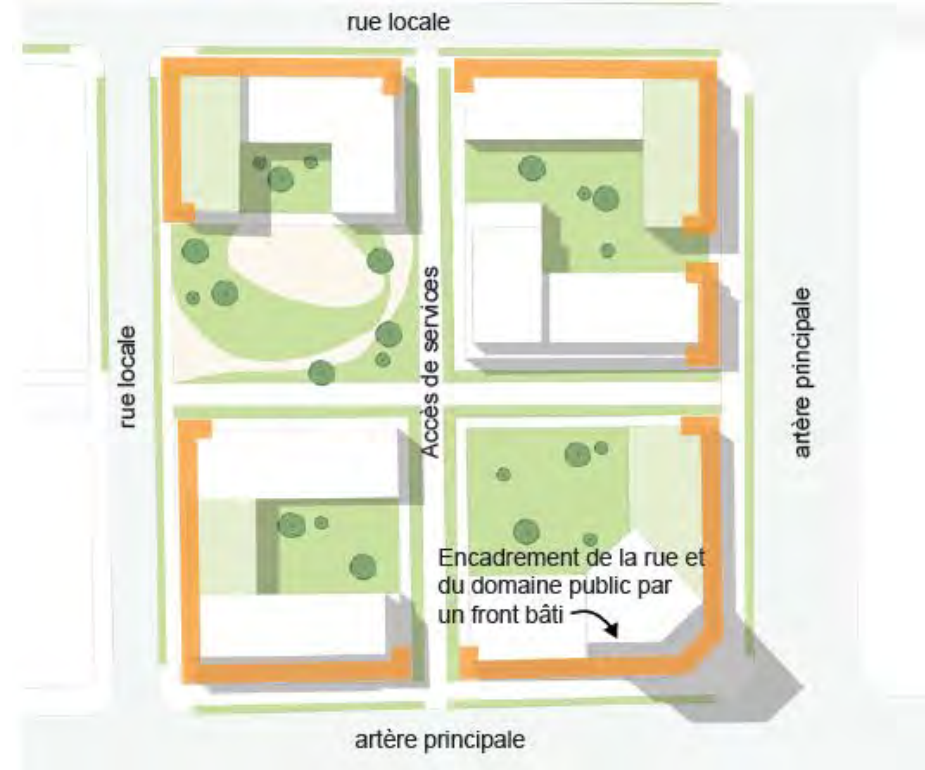


Figure 5.2.2b – Implantation bâtie d'un îlot type



Photo 5.2.2m – Encadrement de la rue locale par un front bâti, Vancouver



Photo 5.2.2n – Front bâti encadrant l'espace public, Vancouver

Balises spécifiques applicables à l'implantation bâtie : secteur 2 – Terminus Le Carrefour

- Densification et maximisation de l'îlot du terminus Le Carrefour
- Encadrement des boulevards existants et futurs
- Articulation des bâtiments autour d'espaces verts communs ou publics

Balises spécifiques applicables à l'implantation bâtie : secteur 4 – Promenade du Quartier-Saint-Martin

- Densification à proximité des stations du futur système de transport collectif structurant sur le boulevard Saint-Martin
- Bâtiments de plus grande hauteur le long des boulevards Saint-Martin, Daniel-Johnson et Chomedey

Balises spécifiques applicables à l'implantation bâtie : secteur 5 – Carré Laval

- Concentration des bâtiments au périmètre du secteur sur les terrains constructibles
- Implantation des bâtiments favorisant la mutualisation des cours et des espaces extérieurs
- Encadrement des boulevards existants et des futurs liens et espaces extérieurs du secteur



Plan 5.2.2hh – Secteur 2 (terrains privés – implantation bâtie)

- | | |
|---|---|
|  Îlots |  Front bâti |
|  Îlots à densifier |  Transport collectif structurant (hypothèse) |
|  Surhauteur sur les boulevards |  Station de métro |



Plan 5.2.2ii – Secteur 4 (terrains privés – implantation bâtie)



Plan 5.2.2jj – Secteur 5 (terrains privés – implantation bâtie)

Balises spécifiques applicables à l'implantation bâtie : secteur 6 – Centre civique

- Densification de l'îlot municipal
- Développement en bordure du parc de l'Abbé-John-Colford
- Achèvement du développement au sud de la rue Cardinal

Balises spécifiques applicables à l'implantation bâtie : secteur 8 – Biotech

- Mise en valeur d'un milieu humide et de l'écosystème forestier exceptionnel du bois Armand-Frappier
- Empreinte au sol limitée des bâtiments afin de réduire les impacts sur l'environnement et respecter le caractère naturel du secteur

Balises spécifiques applicables à l'implantation bâtie : secteur 9 – Montmorency

- Densification de la station intermodale Montmorency et de ses abords
- Implantation des bâtiments en arrimage avec le projet structurant de la boucle culturelle



Plan 5.2.2kk – Secteur 6 (terrains privés – implantation bâtie)



Plan 5.2.2ll – Secteur 8 (terrains privés – implantation bâtie)



Plan 5.2.2mm – Secteur 9 (terrains privé – implantation bâtie)



Balises spécifiques applicables à l'implantation bâtie : secteur 10 – De l'Avenir

- Mise en valeur des percées visuelles sur le parc linéaire du Souvenir et sur l'esplanade de l'Avenir
- Encadrement bâti des espaces publics et du parc linéaire du Souvenir
- Densification accrue des stations de transport structurant du BHNS sur le boulevard Le Corbusier et des stations du tramway sur le boulevard Saint-Martin

Balises spécifiques applicables à l'implantation bâtie : secteur 12 – Chabrier

- Implantation des bâtiments de manière à préserver des franges boisées le long de l'emprise d'Hydro-Québec
- Implantation des bâtiments maximisant les percées visuelles sur les espaces verts



Plan 5.2.2nn – Secteur 10 (terrains privés – implantation bâtie)



Plan 5.2.2oo – Secteur 12 (terrains privés – implantation bâtie)



Photo 5.2.2o – Rez-de-chaussée animé encadrant l'espace public, Vancouver

- Îlots
- Îlots à densifier
- ▬ Surhauteur sur les boulevards
- Front bâti
- ⊕ Transport collectif structurant (hypothèse)
- ⊕ Station de métro

Requalification et développement – balises sectorielles applicables aux terrains privés

Balises communes applicables à l'architecture

- Réalisation de projets à l'architecture exemplaire contribuant à l'affirmation de l'identité du secteur
- Traitements distinctifs participant à la vitrine autoroutière et à la réduction du bruit autoroutier
- Variation des gabarits et des typologies
- Modulation des volumes pour tous les bâtiments
- Traitement architectural pour les bâtiments implantés en tête d'îlot ou sur les terrains d'angle
- Intégration de mesures de verdissement telles que la végétalisation des toits et des murs
- Intégration du langage architectural entre les typologies bâties diversifiées (ex. variations de hauteurs de bâtiments)
- Traitement architectural et articulation des hauteurs adaptées à la nature des intersections (ex. boulevards versus rues secondaires)
- Implantation et articulation volumétrique proposée prenant en considération les problèmes de couloirs de vent et d'ensoleillement



Figure 5.2.2c – Traitement architectural en tête d'îlot ou terrain d'angle

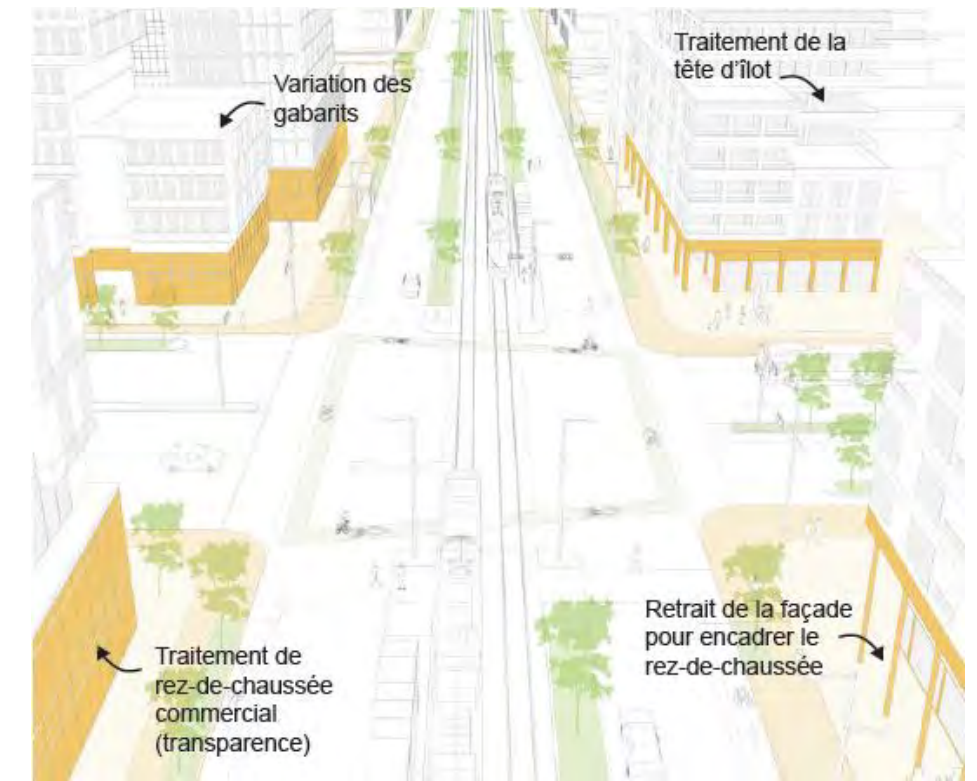


Figure 5.2.2d – Traitement architectural à l'intersection de boulevards

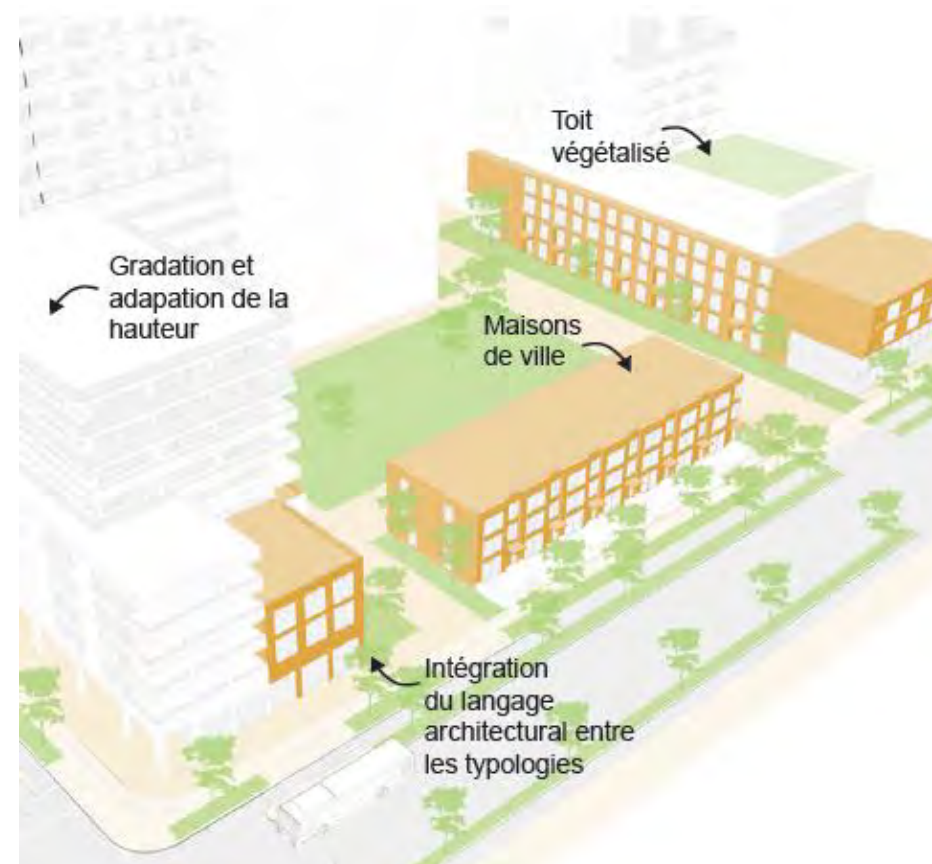


Figure 5.2.2e – Intégration du langage architectural entre les typologies bâties

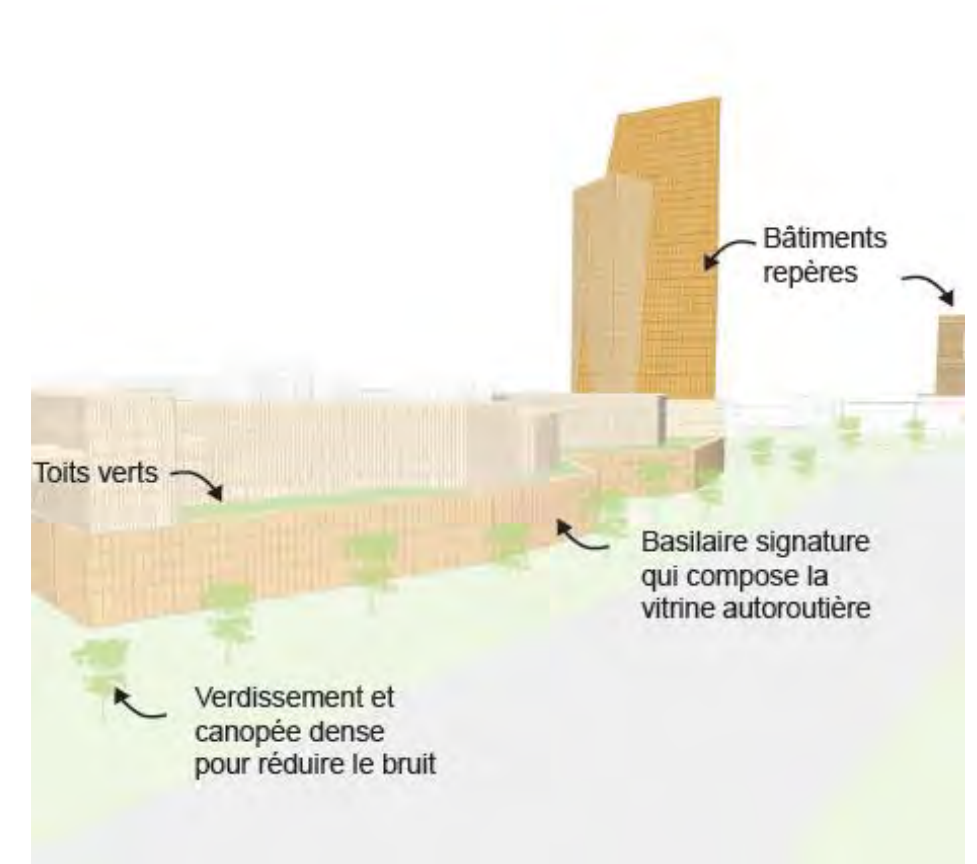


Figure 5.2.2f – Traitement architectural de bâtiments en vitrine autoroutière



Photo 5.2.2p – Modulation des volumes, Montréal

Requalification et développement – balises sectorielles applicables aux terrains privés

Balises communes applicables à l'architecture – inspirations



Photo 5.2.2q – Traitement architectural à l'intersection d'une artère, Vancouver



Photo 5.2.2r – Gradation de la hauteur adaptée au milieu établi, Vancouver



Photo 5.2.2s – Perspective par interconnexion entre bâtiments, Toronto



Photo 5.2.2t – Bâtiment repère identitaire, Osaka



Photo 5.2.2u – Architecture contribuant à l'identité du secteur, Vancouver

Requalification et développement – balises sectorielles applicables aux terrains privés

Balises communes applicables aux aménagements extérieurs

- Aménagements paysagers de biorétention optimisant la gestion des eaux de ruissellement tout en permettant l'utilisation récréative des espaces communs
- Intégration et aménagement de liens piétons sur le domaine privé
- Mutualisation et intégration harmonieuse des entrées charretières au sein d'un même îlot en privilégiant les ruelles d'accès privées
- Végétalisation des surfaces minéralisées et augmentation de la canopée
- Aménagement des cours avant de manière à consolider l'ambiance de l'espace public (animation, paysage, etc.)
- Amélioration des aménagements extérieurs à des fins récréatives, de détente et de circulation piétonne
- Aménagements paysagers de qualité, particulièrement pour ceux visibles des rues et boulevards ou des autoroutes
- Arrimage de l'aménagement des terrains privés à l'aménagement des espaces publics
- Aménagement d'une bande tampon paysagère le long de la voie ferrée

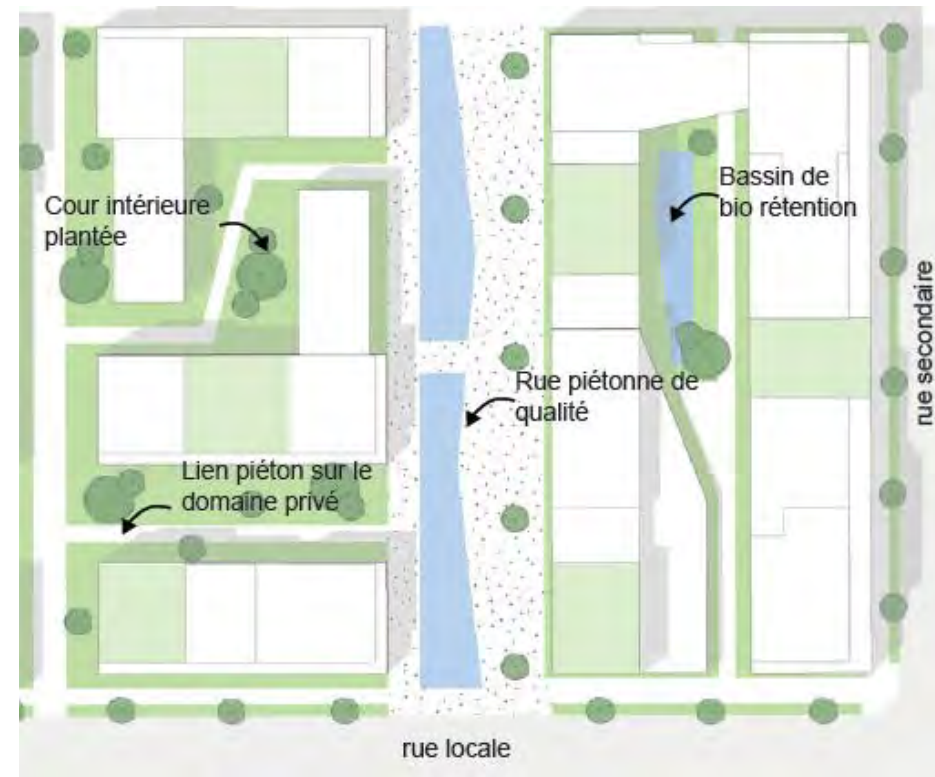


Figure 5.2.2g – Diversité des aménagements extérieurs des terrains privés



Photo 5.2.2v – Aménagement de cours avant, Vancouver



Photo 5.2.2w – Mutualisation des entrées charretières, Vancouver



Photo 5.2.2x – Arrimage de l'aménagement des terrains privés et publics, Ottawa

Balises spécifiques applicables aux aménagements extérieurs : secteur 4 – Promenade du Quartier-Saint-Martin

- Déminéralisation des abords du boulevard Saint-Martin, principalement entre les boulevards Chomedey et Daniel-Johnson

Balises spécifiques applicables aux aménagements extérieurs : secteur 5 – Carré Laval

- Mise en valeur des percées visuelles dans l'axe du boulevard Armand-Frappier, de la rue des Châteaux, ainsi que de l'avenue Pierre-Péladeau vers l'espace public central
- Ouverture des cours sur l'espace public central et sa promenade
- Augmentation de la canopée et naturalisation du site
- Création ou maintien de percées visuelles sur la falaise et le plan d'eau

Balises spécifiques applicables aux aménagements extérieurs : secteur 8 – Biotech

- Densification de la station intermodale Montmorency et de ses abords
- Implantation des bâtiments en arrimage avec le projet structurant de la boucle culturelle



Photo 5.2.2y – Déminéralisation des abords d'un boulevard, Montréal



Photo 5.2.2z – Mise en valeur des percées visuelles, Montréal



Photo 5.2.2aa – Bâtiments à bureaux dotés d'un parvis, Toronto

Balises spécifiques applicables aux aménagements extérieurs : secteur 9 – Montmorency

- Augmentation significative de la canopée
- Mutualisation des espaces de stationnement
- Aménagement de milieux de vie combinant les espaces privatifs et collectifs à l'intérieur des îlots

Balises spécifiques applicables aux aménagements extérieurs : secteur 10 – De l'Avenir

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



Photo 5.2.2bb – Aménagement de milieux de vie privatifs et collectifs, Vienne



Photo 5.2.2cc – Arrimage des aménagements privés et publics, Vancouver



Photo 5.2.2dd – Aménagement paysager et de gestion des eaux, Vancouver

Ce document a été produit avec la
participation financière de la



Communauté métropolitaine
de Montréal