



Octobre 2015

**Révision du schéma d'aménagement et de développement  
de la Ville de Laval**

Rapport des ateliers de discussion

Rapport final présenté au Service de l'urbanisme  
de la Ville de Laval



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>Contexte</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Rappel du mandat</b> .....	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Processus de consultation</b> .....	<b>5</b>
3.1.	Secteurs et groupes ciblés .....	5
3.2.	Questions de discussion.....	5
<b>4.</b>	<b>Résultats des activités</b> .....	<b>7</b>
4.1.	Question 1 : les pôles de quartier.....	7
4.1.1.	Secteur 1 : Saint-François, Saint-Vincent-de-Paul et Duverney .....	7
4.1.2.	Secteur 2 : Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Renaud .....	8
4.1.3.	Secteur 3 : Chomedey .....	9
4.1.4.	Secteur 4 : Sainte-Dorothée, Laval-Ouest et Fabreville-Ouest.....	10
4.1.5.	Secteur 5 : Sainte-Rose et Fabreville-Est.....	12
4.1.6.	Secteur 6 : Auteuil et Vimont .....	13
4.2.	Question 2 : les zones d'aménagement axé sur le développement durable.....	16
4.2.1.	Commentaires généraux sur l'aménagement durable .....	16
4.2.2.	Secteur 1 : Saint-François, Saint-Vincent-de-Paul et Duverney .....	17
4.2.3.	Secteur 2 : Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Renaud .....	18
4.2.4.	Secteur 3 : Chomedey .....	19
4.2.5.	Secteur 4 : Sainte-Dorothée, Laval-Ouest et Fabreville-Ouest.....	20
4.2.6.	Secteur 5 : Sainte-Rose et Fabreville-Est.....	21
4.2.7.	Secteur 6 : Auteuil et Vimont .....	21
4.3.	Question 3A : les lieux d'intérêt.....	23
4.3.1.	Des milieux naturels et boisés .....	23
4.3.2.	Des milieux agricoles .....	24
4.3.3.	Anciens noyaux villageois.....	24
4.3.4.	Des bâtiments emblématiques.....	25
4.3.5.	Des routes et des sentiers .....	25
4.3.6.	Autres.....	25
4.4.	Question 3B : les berges .....	27
4.4.1.	Les berges naturelles.....	27
4.4.2.	Les berges patrimoniales.....	28
4.4.3.	Les berges urbaines .....	29
4.4.4.	Les berges méconnues.....	30
4.4.5.	Les berges récréatives.....	30
4.5.	Question 4A : l'aménagement du centre-ville.....	33
4.5.1.	La création d'espaces à échelle humaine.....	33
4.5.2.	L'aménagement et l'animation de l'espace public .....	33
4.5.3.	Une compacité plus forte et une mixité des fonctions.....	34
4.5.4.	Quelques sources d'inspiration.....	34
4.5.5.	La délimitation du centre-ville .....	35
4.6.	Question 4B : les artères .....	37
4.6.1.	Les artères structurantes .....	37
4.6.2.	Les artères secondaires.....	38
4.6.3.	Les artères locales.....	39
4.6.4.	Les nœuds importants .....	40
4.7.	Les gens d'affaires .....	42
4.7.1.	Les pôles commerciaux .....	42
4.7.2.	Les zones d'aménagement axées sur le développement durable .....	42
4.7.3.	Les interventions municipales souhaitées .....	43
4.7.4.	Le centre-ville.....	44
4.7.5.	Les artères.....	44
4.8.	Les commentaires additionnels .....	46
4.8.1.	Forum d'échanges en ligne, Facebook et courriels .....	46
<b>5.</b>	<b>Grands constats</b> .....	<b>48</b>

## 1. Contexte

Dans le cadre de la démarche Repensons Laval, la Ville de Laval révisé actuellement son schéma d'aménagement et de développement (SAD). Ce document officiel est l'outil de planification qui permet de coordonner l'aménagement et le développement de l'ensemble du territoire. La révision de ce document s'inspire notamment des enjeux identifiés lors de la démarche de participation citoyenne tenue à l'automne 2014 pour bâtir la vision stratégique de Laval 2035, la vision *Urbaine de nature*.

Comme lors de l'élaboration de sa vision stratégique, la Ville de Laval souhaitait impliquer la population à différentes étapes du processus de la révision de son SAD. Des ateliers de discussion ont donc eu lieu, entre le 1<sup>er</sup> et le 16 juin 2015, dans les six secteurs de Laval, et rejoint différents publics cibles. Les ateliers avaient pour but de faire discuter les Lavalloises et Lavallois sur différents thèmes liés à leur milieu de vie, et de colliger leurs commentaires pour ensuite en faire une synthèse afin d'alimenter la rédaction du premier projet de SAD.

## 2. Rappel du mandat

Convercité a été mandaté par la Ville de Laval pour organiser, animer et analyser les ateliers de discussion sur le schéma d'aménagement et de développement de Laval. Les discussions se sont tenues autour de divers thèmes liés à l'aménagement urbain et aux milieux de vie des Lavalloises et Lavallois. Ces thèmes incluaient :

- Les pôles de quartier et les améliorations à y apporter ;
- Les endroits qui pourraient bénéficier d'un aménagement orienté vers le développement durable plutôt que l'étalement urbain ;
- Les lieux d'intérêt qui méritent d'être mieux connus, protégés ou mis en valeur ;
- La mise en valeur des berges ;
- Les artères à embellir et à améliorer ;
- Les bonnes pratiques pour l'aménagement d'un centre-ville dynamique, convivial et à échelle humaine.

Le mandat de Convercité visait à faire participer différents publics cibles à la révision du SAD grâce à diverses plateformes (physiques et virtuelles). Les détails de la démarche participative sont expliqués dans le chapitre suivant.

### 3. Processus de consultation

Entre le 1<sup>er</sup> et le 16 juin 2015, huit ateliers de discussion ont été organisés dans les six secteurs de Laval. Ces ateliers ont été annoncés le 14 mai 2015, lors d'une conférence de presse pour le lancement officiel de la révision du SAD de Laval, à l'hôtel de ville.

Les ateliers étaient également annoncés sur le site Web [www.repensonslaval.ca](http://www.repensonslaval.ca), où les participants étaient invités à s'inscrire à l'atelier de leur choix.

Chaque atelier s'est déroulé en soirée, à l'exception de trois d'entre eux, et durait deux heures trente minutes. Le déroulement de chaque atelier était le même, peu importe le secteur ou le public ciblé.

Avant de commencer les discussions en ateliers, les participants ont assisté à deux présentations : une sur le contexte légal et municipal de la démarche, et l'autre sur le portrait et les enjeux d'aménagement de Laval. Par la suite, ils étaient invités à se regrouper autour de tables de huit personnes environ, pour répondre à une série de questions. Chaque table était animée par un membre de l'équipe Convercité. Pour chaque question, les tables disposaient de cartes pédagogiques sur lesquelles les participants ou l'animateur pouvaient dessiner ou écrire les idées et les suggestions d'aménagement. Le reste des discussions a été pris en note par l'animateur de la table.

À la fin de chaque atelier, un retour en plénière a été fait avec l'ensemble des participants présents.

#### 3.1. Secteurs et groupes ciblés

Au total, 344 Lavalloises et Lavallois ont participé aux ateliers de discussion sur la révision du SAD de Laval :

- Atelier du 1<sup>er</sup> juin 2015, à 19 h, dans le secteur 6 – Auteuil et Vimont : cet atelier était ouvert à tous et a attiré 32 participants ;
- Atelier du 3 juin 2015, à 13 h 30 : cet atelier était réservé aux organismes lavallois et a attiré 46 participants ;
- Atelier du 3 juin 2015, à 19 h, dans le secteur 3 – Chomedey : cet atelier était ouvert à tous et a attiré 21 participants ;
- Atelier du 4 juin 2015, à 13 h 30, dans le secteur 2 – Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Renaud : cet atelier était ouvert à tous et a attiré 19 participants ;
- Atelier du 8 juin 2015, à 19 h, dans le secteur 1 – Saint-François, Saint-Vincent-de-Paul et Duvernay : cet atelier était ouvert à tous et a attiré 73 participants ;
- Atelier du 9 juin 2015, à 19 h, dans le secteur 5 – Sainte-Rose et Fabreville-Est : cet atelier était ouvert à tous et a attiré 49 participants ;
- Atelier du 10 juin 2015, à 19 h, dans le secteur 4 – Sainte-Dorothée, Laval-Ouest et Fabreville-Ouest : cet atelier était ouvert à tous et a attiré 70 participants ;
- Atelier du 16 juin 2015, à 13 h 30 : cet atelier était réservé aux gens d'affaires lavallois et a attiré 34 participants.

#### 3.2. Questions de discussion

Au cours des ateliers de discussion, les participants étaient invités à répondre à quatre questions, lesquelles étaient toutes en lien avec les thèmes cités à la page 4. Étant donné la limite de temps, chaque table de discussion a répondu aux questions 1 et 2, tandis que la moitié des participants a répondu aux questions 3A et 4A, et l'autre moitié aux questions 3B et 4B.

Question 1 : Selon vous, où se situe votre pôle de quartier ? Qu'aimez-vous le plus et le moins de ce pôle ? Comment pourrait-il être amélioré ?

Question 2 : Selon vous, quels endroits pourraient bénéficier d'un aménagement orienté « développement durable » plutôt que « étalement urbain » ? (À noter qu'avant cette question, une courte présentation sur les grands principes de l'aménagement urbain axé sur le développement durable a été faite devant tous les participants.)

Question 3A : Quels sont les lieux d'intérêt qui mériteraient d'être mieux connus et mis en valeur / protégés ?

Question 3B : Indiquez-nous quelle(s) berge(s) devrai(en)t être mise(s) en valeur en priorité et quelle(s) activité(s) on pourrait y faire.

Question 4A : En vous basant sur vos voyages récents ou sur des choses que vous avez vues / entendues à la télévision ou à la radio, quelles bonnes idées pourraient inspirer l'aménagement du centre-ville de Laval ?

Question 4B : Quelle artère souhaiteriez-vous voir embellie et améliorée en premier? De quelle(s) façon(s) ?

Pour l'atelier de discussion avec les gens d'affaires, les questions ont été légèrement modifiées :

Question 1 : Selon vous, où se situent les pôles commerciaux les plus structurants ? Qu'aimez-vous le plus et le moins dans ces pôles ? Comment pourraient-ils être améliorés ?

Question 2 : Du point de vue du développement des affaires, quels endroits pourraient bénéficier d'un aménagement orienté « développement durable » plutôt que « étalement urbain » ?

Question 3 : En matière d'aménagement du territoire, quelles sont les deux ou trois initiatives que devrait mettre en place la Ville de Laval pour rendre le territoire plus attrayant pour les entreprises et les gens qui y travaillent ?

Question 4A : En vous basant sur vos voyages récents ou sur des choses que vous avez vues / entendues à la télévision ou à la radio, quelles bonnes idées pourraient inspirer l'aménagement du centre-ville de Laval, de façon à ce qu'il devienne un pôle d'attraction ?

Question 4B : Pour favoriser le développement des affaires, quelle artère souhaiteriez-vous voir améliorée en premier ? De quelle(s) façon(s) ?

Les résultats de toutes les discussions se trouvent dans le point 4.

## 4. Résultats des activités

### 4.1. Question 1 : les pôles de quartier

Les participants aux ateliers ont identifié plusieurs pôles répartis sur l'ensemble du territoire lavallois. Ces pôles sont classés selon le secteur de Laval où ils se trouvent.

#### 4.1.1. Secteur 1 : Saint-François, Saint-Vincent-de-Paul et Duvernay

##### La montée du Moulin

Dans le secteur 1, plusieurs participants considèrent que l'est de l'île est oublié ; par conséquent, ils ont du mal à définir des pôles de quartier. Cependant, la montée du Moulin a souvent été citée comme un pôle puisqu'on y trouve de nombreux équipements comme le parc du Moulin, un petit centre commercial, des commerces isolés, des services municipaux, une garderie, une maison des jeunes, un aréna, une église, une bibliothèque, une caisse populaire, un centre communautaire ainsi que des services de transport collectif. Sa proximité de la rivière des Prairies a également été identifiée comme un élément apprécié. Malgré ces atouts, les participants trouvent que les ressources sont mal distribuées et surtout mal reliées les unes aux autres. Le transport actif n'est pas mis de l'avant et les pistes cyclables sont mal pensées.

Les participants disent également que la montée du Moulin semble délaissée et qu'on y retrouve des bâtiments en décrépitude ou abandonnés (particulièrement au coin de la montée du Moulin et de l'avenue Marcel-Villeneuve). Ils suggèrent que la Ville achète ces bâtiments et y installent des services communautaires ainsi qu'une diversité de commerces et d'habitations.

##### Le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul

Le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul a été identifié comme un pôle de quartier. On y trouve le vieux pénitencier, plusieurs organismes, le théâtre Marcellin-Champagnat, des restaurants, une église et un accès aux berges à la hauteur de la montée Masson. À cet effet, les participants estiment que le pôle bénéficierait d'un meilleur accès aux berges, trop souvent cédées à des promoteurs immobiliers. Ils apprécient le cachet, la tranquillité et l'aspect familial du pôle, ainsi que la présence d'un marché public.

Toutefois, ils déplorent le fait que la route 125 crée une rupture entre le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul et le Centre de la nature, ce qui nuit à la fluidité des déplacements dans le secteur. Ils estiment également que le pôle souffre d'un mauvais aménagement des parcs, d'infrastructures vieillissantes, d'un manque d'aménagements cyclables et d'un déficit en transports collectifs, d'un manque de services de santé et d'une offre commerciale déficiente, en particulier sur le boulevard Lévesque.

Tous les participants ayant reconnu le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul comme pôle de quartier estiment que le patrimoine doit y être conservé.

##### La montée Masson

Les participants résidant à Saint-François ont eu de la difficulté à identifier un pôle de quartier et ont mentionné aller à Terrebonne pour accéder aux services dont ils ont besoin. Cependant, ils ont identifié la montée Masson, au nord de l'île, comme un pôle puisqu'on y retrouve une caserne de pompiers, une caisse populaire, un bureau de poste, le centre communautaire Boileau et des résidences pour personnes âgées.

Cependant, les participants déplorent le fait qu'il y a peu de vie de quartier et estiment qu'il serait possible de développer l'offre de services afin d'inciter les gens à rester sur place plutôt que de se rendre à Terrebonne. Par ailleurs, ils ont signalé plusieurs lacunes dans le secteur comme le manque d'espaces sécuritaires pour marcher, de pistes cyclables (surtout sur le boulevard des Mille-Îles), de trottoirs, de parcs, d'épiceries, de commerces et

d'options de transport en commun pour se rendre ailleurs dans l'est de Laval et dans les autres secteurs de la ville. Ils ont également affirmé que les circuits d'autobus peu nombreux et la faible fréquence du service n'accrochent pas les jeunes et les personnes âgées. Ils considèrent qu'il est indispensable d'avoir une voiture pour se déplacer et que cela pose problème pour le développement du secteur.

### **Le Centre de la nature**

Le Centre de la nature est un pôle qui a été nommé par quelques participants. Selon eux, il faudrait profiter de son existence pour associer culture et nature. Les participants apprécient le fait que le centre offre des loisirs scientifiques et des activités pour tous. Ils apprécient moins la pollution lumineuse ainsi que le stationnement sur rue.

### **Le centre commercial Duvernay**

Le centre commercial Duvernay représente un pôle de quartier pour les participants, bien que déficient à plusieurs égards puisqu'on n'y retrouve pas de services pour les jeunes ni d'espaces verts. Selon les participants, il est problématique que la voiture soit le seul moyen de transport pour accéder à ce pôle. Par ailleurs, près de la moitié des locaux sont vides et devraient être rénovés, selon eux. Ils suggèrent de miser sur la restauration, entre autres, afin de créer un achalandage le soir. Comme pour les autres anciens noyaux villageois, les participants estiment qu'il est important que le patrimoine soit conservé dans le secteur.

### **Le centre commercial A-440 / A-19**

À l'intersection de l'A-19 et de l'A-440 se trouve un Smart Centre que les participants qualifient de pôle commercial. Selon eux, on y trouve de grandes surfaces qui peuvent être utiles pour certaines emplettes, mais qui ne sont pas dignes d'un pôle de quartier. Les participants estiment que ce genre de développement commercial unifonctionnel ne devrait plus être implanté à Laval.

## **4.1.2. Secteur 2 : Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Renaud**

### **Les trois stations de métro : Montmorency, De la Concorde, Cartier**

Selon les participants, les trois stations de métro de Laval, soit Montmorency, De la Concorde et Cartier, représentent toutes des pôles de quartier pour le secteur 2. Ces pôles concentrent un grand nombre de fonctions institutionnelles, pédagogiques et commerciales qui sont appréciées des participants.

Ils reconnaissent que le secteur Montmorency est en développement, qu'il est diversifié et vivant, et que la future Place Bell va ajouter une fonction culturelle et événementielle au quartier. Néanmoins, les participants pensent que ce secteur reste encore beaucoup trop sous l'emprise de la voiture, et ce, malgré la présence d'une station intermodale de transport collectif de grande envergure. Ils trouvent également qu'il y a trop d'espaces de stationnement et ils suggèrent à cet effet que les promoteurs du développement immobilier soient contraints par la réglementation à verdir les espaces de stationnement ou à établir le stationnement en souterrain. Selon eux, le secteur a également un besoin criant d'espaces verts et d'îlots de fraîcheur.

Les grandes artères qui se trouvent à proximité des stations de métro (le boulevard Saint-Martin, le boulevard de la Concorde, le boulevard Cartier et le boulevard des Laurentides) sont jugées peu sécuritaires et difficiles à traverser à pied. En effet, les participants considèrent que les multiples terre-pleins, les clôtures et le manque d'éclairage approprié n'incitent pas à la marche et encouragent plutôt l'utilisation de l'automobile. Certains affirment même devoir prendre leur voiture pour aller se chercher un café au coin de la rue.

Plusieurs participants ont parlé des tours de logements en copropriété qui ont été construites autour de ces trois pôles ; ils pensent qu'il est important de diversifier les types de logements, en misant tout autant sur les coopératives d'habitation, que sur le logement abordable et le logement locatif.

Autour de la station Cartier, les participants estiment qu'il n'y a que des bannières commerciales et qu'il faudrait encourager les marchands indépendants, un peu comme à Sainte-Rose. Ils suggèrent de créer une société de développement commercial pour encourager l'économie locale. Finalement, les participants ont rappelé qu'il était important de préserver le patrimoine, même si Laval n'a que 50 ans.

Il importe de noter que la majorité des participants pensent qu'il est primordial de mieux connecter ces trois pôles, surtout pour permettre aux piétons de s'y déplacer plus facilement et plus agréablement.

#### **Le boulevard des Laurentides**

C'est grâce à sa concentration de commerces que le boulevard des Laurentides est considéré comme un pôle dans le secteur 2. Cependant, un grand nombre de participants sont mécontents de l'aménagement de la rue et de son apparence, particulièrement en ce qui a trait à l'affichage. À leurs yeux, le paysage du boulevard manque de cohérence et d'homogénéité. C'est d'autant plus dommage, selon eux, que le pont Viau est une entrée de ville importante, mais qui ne rend pas justice aux quartiers environnants. De plus, l'intersection des boulevards Saint-Martin Ouest et des Laurentides mériterait d'être grandement améliorée puisqu'elle présente déjà une concentration de bureaux.

#### **Le parc des Prairies**

Le parc des Prairies est considéré comme un pôle sportif par plusieurs participants. Ceux-ci apprécient ses services et ses installations sportives ainsi que ses espaces verts. Ils déplorent cependant le manque de mobilier urbain, de jeux pour enfants et de tables de pique-nique qui permettraient de mieux profiter du lieu.

#### **Les grands parcs**

Quelques participants considèrent que les cinq grands parcs du secteur pourraient être vus comme des pôles naturels de rassemblement et estiment qu'il faut en faciliter l'accès. Plus précisément, ils aimeraient que la Ville fasse du bois Armand-Frappier un espace à l'image de Central Park à New York.

#### **La marina**

Quelques participants ont mentionné la marina Commodore comme un pôle à développer étant donné son potentiel attractif. Ils suggèrent entre autres de mieux développer/gérer le commerce aux alentours pour attirer plus de gens.

### **4.1.3. Secteur 3 : Chomedey**

#### **Le Centropolis et le Carrefour Laval**

Dans le secteur 3, le quadrilatère formé du Centropolis et du Carrefour Laval est le pôle de quartier qui a le plus souvent été cité par les participants. Ils apprécient son offre diversifiée de restaurants et de commerces, la facilité d'accès au secteur, la possibilité de s'y déplacer à pied ainsi que sa place publique où se tiennent des festivals de rue le soir. Toutefois, les participants demeurent critiques envers ce pôle de quartier et estiment que l'auto y occupe encore une place trop importante. De plus, ils déplorent la faible mixité des fonctions urbaines. Les stationnements devraient être souterrains le plus possible et des logements devraient être construits au-dessus des commerces déjà établis, afin de créer un quartier complet et vivant. Enfin, l'ensemble du site doit être vert, et on doit s'assurer d'y inclure des espaces publics de rassemblement.

Par ailleurs, bon nombre de participants trouvent qu'il manque de liens à l'intérieur même du quadrilatère ainsi qu'avec les centres commerciaux des alentours. Selon eux, les connexions ne sont pas idéales et font en sorte que la voiture demeure indispensable. En effet, certains recommandent de surmonter l'obstacle que représente l'A-15 entre les complexes commerciaux. Ils sont également perplexes quant à l'absence de trottoirs sur certains axes dans ces complexes. Par conséquent, les participants estiment que le Centropolis et le Carrefour Laval, bien que centraux et névralgiques, ne ressemblent pas vraiment à un centre-ville structuré. Certains ont même affirmé qu'ils ne

souhaitaient plus voir le développement de *power centres* à Laval, puisqu'ils estiment que ce type de développement ne correspond pas à celui d'une ville avant-gardiste.

Quelques participants ont souligné la faiblesse de l'offre culturelle dans ces espaces, malgré leur localisation centrale. Selon eux, les arts ne sont pas assez mis en valeur. Ils ont expliqué que la Maison des arts a une bonne programmation mais qu'elle est méconnue. Ils suggèrent donc de miser sur la culture comme axe de développement de ce pôle, par la construction d'un musée ou d'un aquarium, par exemple. Ils suggèrent également d'utiliser les BML pour leur expertise du milieu.

### **Les abords de la station Montmorency**

Bien que la station Montmorency soit située dans le secteur 2, les citoyens du secteur 3 considèrent les abords de la station comme un pôle de leur quartier. Ils apprécient la présence des transports collectifs ainsi que la proximité des commerces et des services. Ce point ne fait toutefois pas consensus auprès des participants; certains trouvent que trop de commerces sont concentrés à l'intersection de l'A-15 et du boulevard Saint-Martin.

Plusieurs déplorent le manque de verdure, qui fait de ce pôle un îlot de chaleur majeur.

La surutilisation de l'automobile malgré la concentration de commerces dans le secteur est un autre problème. Elle est attribuable à l'aménagement qui reste peu axé sur le piéton, de sorte que les déplacements nécessitent obligatoirement une voiture.

À cet effet, certains suggèrent la mise en place d'un système de navette reliant les grandes surfaces commerciales entre elles, afin d'encourager les gens à délaissé leur automobile.

### **Les boulevards Curé-Labelle et Saint-Martin**

Ces deux grands axes ont été mentionnés comme des pôles par plusieurs participants. Malgré la présence de commerces et la bonne desserte routière, ces pôles souffrent de l'absence d'une échelle humaine et d'un environnement sain. Les aménagements sont peu accueillants pour des personnes à pied et loin d'être universellement accessibles. L'absence de trottoirs est un problème majeur qui devrait être résolu.

À proximité, le **boulevard Chomedey** est particulièrement problématique selon plusieurs. Il est difficile d'y marcher et de s'y déplacer en vélo. Pourtant, les participants affirment que ce boulevard est suffisamment large pour qu'y soit installé un corridor vert cyclable.

### **Le bois Armand-Frappier et les parcs environnants**

Bien que les participants ne considèrent pas le bois Armand-Frappier comme un pôle de services, certains d'entre eux pensent qu'il devrait devenir un pôle naturel et récréatif pour le secteur. Ils suggèrent d'y aménager une piste cyclable qui le traverserait du nord au sud. Ils proposent également d'y installer une fontaine et de mieux gérer l'éclairage public. Selon eux, il est primordial de ne pas couper les arbres existants ; plusieurs personnes ont rappelé l'importance de protéger tous les bois de l'île afin d'en faire des pôles naturels.

Certains parcs ont été mentionnés comme des pôles d'attraction pour le secteur qui pourraient tous être reliés entre eux : le parc des Coccinelles, le parc Saint-Maxime, le parc Berthiaume-Du Tremblay et le parc Légaré.

## **4.1.4. Secteur 4 : Sainte-Dorothée, Laval-Ouest et Fabreville-Ouest**

### **Le Vieux-Sainte-Dorothée**

Pour les participants, le quadrilatère, formé par le boulevard de l'Hôtel-de-Ville, le boulevard Samson, la montée Gravel et la rue Principale, communément appelé le Vieux Sainte-Dorothée, est le pôle principal du secteur. Ils apprécient le fait qu'on y trouve des commerces de proximité, une bibliothèque et une épicerie, entre autres. Selon

eux, il serait même possible que ce pôle devienne semblable à celui de Sainte-Rose, si une meilleure réglementation sur le patrimoine était mise en place. Ils souhaiteraient toutefois que les liens soient mieux établis entre ce pôle, le bois Sainte-Dorothée et les autres milieux naturels et agricoles environnants. À cet effet, le manque de transports collectifs est jugé critique.

Les participants se sont tous montrés enthousiasmés par la présence d'une place publique au cœur du pôle et aimeraient qu'une terrasse y soit installée. Certains ont également mentionné que le lotissement en cours de construction sur l'ancien terrain de camping du Mont-Laval pourrait venir dynamiser le pôle.

Quelques participants souhaitent qu'un marché public s'installe dans ce secteur. Certains ont expliqué que la démarche administrative requise pour un tel projet est très lourde et qu'elle devrait être allégée.

### **Les boulevards Dagenais et Arthur-Sauvé**

Dans Fabreville-Ouest, l'intersection des boulevards Dagenais et Arthur-Sauvé est considérée comme un pôle étant donné sa proximité des grandes artères, la diversité des commerces et l'amélioration des aménagements dans les dernières années. Les gens aiment le fait qu'on y trouve une bibliothèque et un aréna.

Néanmoins, les participants pensent que le pôle souffre d'une trop grande présence de l'automobile, qui entraîne de la congestion routière et qui décourage les résidents de se déplacer à pied ou en vélo. Certains ont affirmé que la Ville devrait terminer les travaux d'aménagement amorcés à l'intersection, en s'assurant de développer des pistes cyclables et d'aménager des trottoirs universellement accessibles.

À part ce lieu, les participants déplorent l'absence de pôles de quartier dans Fabreville-Ouest et l'associent à un manque d'identité. Certains pensent que le centre Accès pourrait devenir un pôle étant donné sa proximité des écoles et des équipements sportifs, à la condition que l'ensemble devienne plus accessible à pied, en vélo et en transports collectifs.

### **Le mégacentre Sainte-Dorothée**

Ce centre commercial situé le long de l'A-13 est considéré comme un autre pôle de quartier par les participants, qui apprécient la présence de commerces et de boutiques, de services et d'équipements publics. Cependant, un bon nombre d'entre eux trouvent que le lieu n'est pas facilement accessible en transports collectifs ou actif, et constitue plutôt un îlot de chaleur qu'un pôle de quartier complet. Par ailleurs, les participants ont expliqué que l'autoroute était très difficile à traverser, particulièrement à pied ou en vélo, et que des corridors appropriés de déplacement devraient être aménagés pour remédier à cette situation.

Plusieurs personnes ont mentionné qu'un projet de cinéma a été annoncé.

### **Le pôle Jolibourg**

Quelques participants ont mentionné le pôle Jolibourg comme pôle de quartier, notamment grâce à sa proximité de la gare Sainte-Dorothée, à la présence de commerces ainsi qu'à la présence de parcs. Ils pensent cependant que le pôle aurait besoin de plus de services et qu'il bénéficierait d'une meilleure connexion entre les espaces verts.

### **La berge aux Quatre-Vents**

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un pôle de quartier, plusieurs participants estiment que la berge aux Quatre-Vents est un pôle récréotouristique d'importance. Ils apprécient la beauté naturelle de la berge et sont fortement opposés à la construction d'immeubles résidentiels (condos) sur le bord de l'eau. Ils aimeraient plutôt que de meilleures connexions pédestres et cyclables soient établies au sein même de la berge et que des infrastructures d'accueil soient installées (toilettes publiques, aires de repos, etc.). Ils ont également mentionné que la berge devrait être mieux entretenue et que des plages devraient être aménagées.

#### 4.1.5. Secteur 5 : Sainte-Rose et Fabreville-Est

##### **Le Vieux-Sainte-Rose**

Dans le secteur 5, la majorité des participants estiment que le pôle de quartier se trouve dans le Vieux-Sainte-Rose. Ils apprécient l'échelle humaine du boulevard Sainte-Rose et le fait que le secteur soit esthétiquement et architecturalement cohérent, qu'il possède une concentration de bâtiments patrimoniaux et qu'il donne accès à plusieurs berges, notamment la berge des Baigneurs. De plus, cet ancien lieu de villégiature regroupe de nombreux commerces et services qui animent le quartier à l'année. Plusieurs personnes pensent que le Vieux-Sainte-Rose offre un cachet historique précieux pour l'ensemble de Laval.

Les autres attraits de ce pôle recensés par les participants incluent : la ferme Sainte-Thérèse, la culture artistique locale et l'église Sainte-Rose-de-Lima avec toutes les activités offertes sur son site (marché, artistes).

Plusieurs participants déplorent le manque de protection patrimoniale et architecturale et trouvent que l'intégration des nouveaux bâtiments à l'intérieur de ce milieu ancien n'est pas toujours bien faite. Certains participants ont également mentionné qu'il manque quelques commerces dans ce pôle, plus précisément des services alimentaires comme une boucherie, une pâtisserie et une boulangerie. En effet, ils estiment que les centres commerciaux qui se sont développés aux alentours ont affecté l'offre commerciale sur le boulevard Sainte-Rose et que celle-ci doit être redéveloppée. Plusieurs suggèrent des activités commerciales avant-gardistes qui miseraient, par exemple, sur des projets d'agriculture urbaine. D'une manière générale, ils souhaitent voir plus de mixité commerciale et d'activités. Un petit nombre de participants souhaitent que Le Spot, un bar de danseuses qui donne une mauvaise réputation au quartier selon eux, disparaisse, d'autant plus qu'il se trouve à l'entrée de celui-ci.

Certains participants estiment qu'il existe un problème de stationnement dans le secteur et pensent qu'une meilleure connexion entre le Vieux-Sainte-Rose et la gare Sainte-Rose est incontournable, surtout en ce qui a trait aux liens piétons. Certains affirment même qu'avec le temps, on pourrait songer à piétonner le boulevard Sainte-Rose de manière saisonnière ou occasionnelle. Cela désengorgerait le réseau routier et rendrait les choses plus vivables, selon eux.

Quelques participants affirment que les pistes cyclables qui longent la rivière des Mille Îles pourraient bénéficier d'un meilleur aménagement, ce qui faciliterait en même temps l'accès aux berges.

Finalement, plusieurs ont mentionné que le dépôt à neige devrait être relocalisé et que cela présenterait des occasions d'aménagement intéressantes.

##### **Le boulevard Dagenais**

Dans Fabreville-Est, le boulevard Dagenais est ressorti comme le pôle de quartier puisqu'on y retrouve plusieurs commerces et services. Les participants considèrent que la circulation automobile y est facile. Cependant, ils ont dit que ce pôle manque de mixité et de diversité commerciale ainsi que d'infrastructures pour accueillir le transport actif, en particulier le vélo.

Par ailleurs, certains ont mentionné qu'il serait important de relier le boulevard Dagenais au boulevard Sainte-Rose, au nord, afin de faciliter les déplacements dans le secteur.

##### **Le boulevard Curé-Labelle**

La portion du boulevard Curé-Labelle entre l'A-15 et le boulevard Sainte-Rose a également été identifiée comme un pôle. Les participants ont indiqué aller faire leurs achats sur cet axe même si bon nombre d'entre eux préféreraient une rue à échelle plus humaine. En effet, le boulevard est peu esthétique, il est trop achalandé et il n'est pas agréable à fréquenter. De plus, ils affirment qu'il n'est pas possible d'y circuler à vélo ou à pied et qu'il manque d'arbres.

Pour remédier aux problèmes, les participants suggèrent de diversifier l'offre commerciale et de mettre en place une réglementation stricte sur l'affichage le long du boulevard.

### **Le bois de l'Équerre**

Malgré le fait qu'il n'est pas considéré comme un pôle de quartier, plusieurs participants souhaitent que le bois de l'Équerre soit identifié comme un pôle naturel. En effet, ils considèrent que c'est un endroit exceptionnel et qu'on doit le protéger afin d'en faire un parc central lavallois. Ils estiment qu'il serait important d'établir des connexions entre le bois, le reste du quartier et les corridors bleus (rivière des Mille Îles).

### **Le Marché 440**

Quelques participants ont mentionné que le Marché 440 pourrait être considéré comme un pôle de quartier puisqu'il comprend des commerces et offre des produits locaux. Ils apprécient le fait qu'il soit accessible en voiture mais aimeraient beaucoup qu'il le soit aussi à pied, à vélo et en transports en commun.

## **4.1.6. Secteur 6 : Auteuil et Vimont**

### **Le boulevard des Laurentides**

Dans ce secteur, les participants ont indiqué que le pôle de quartier principal se concentre sur le boulevard des Laurentides, en particulier à l'intersection du boulevard Saint-Elzéar. Il importe néanmoins de mentionner qu'un nombre important de participants ne considèrent pas vraiment cette artère comme un pôle complet puisqu'elle n'est pas à échelle humaine et manque de diversité commerciale. En effet, plusieurs considèrent que le boulevard des Laurentides, dans le secteur 6, est un îlot de chaleur qui a besoin d'embellissement, et que divers types de commerces, en particulier les commerces alimentaires, en sont absents.

Pour contribuer à humaniser ce pôle et pour favoriser le transport actif, des participants ont suggéré d'implanter des voies réservées aux autobus et des aménagements pour apaiser la circulation automobile. Par ailleurs, ils aimeraient qu'une mixité de fonctions s'installe sur le boulevard ; pour ce faire, on devrait s'assurer d'implanter des commerces au rez-de-chaussée et de l'habitation aux étages supérieurs.

Finalement, le verdissement du boulevard des Laurentides est incontournable pour en faire un véritable pôle de quartier. Selon des participants, les espaces verts doivent également jouer le rôle d'espaces de socialisation, de repos et de ravitaillement. Ils ont souvent rappelé l'importance de voir un pôle de quartier non simplement comme un lieu où se concentre le commerce, mais également comme un endroit qui compte des places publiques, des parcs, des zones de divertissement, etc.

### **La Rive-Nord**

Certains participants pensent qu'il n'existe pas vraiment de pôle dans le secteur 6 et ont donc indiqué Bois-des-Filion comme leur « pôle de quartier ». Conséquemment, ils souhaiteraient que les deux grandes autoroutes est-ouest, l'A-440 et l'A-640, soient connectées par des routes plus fluides et directes.

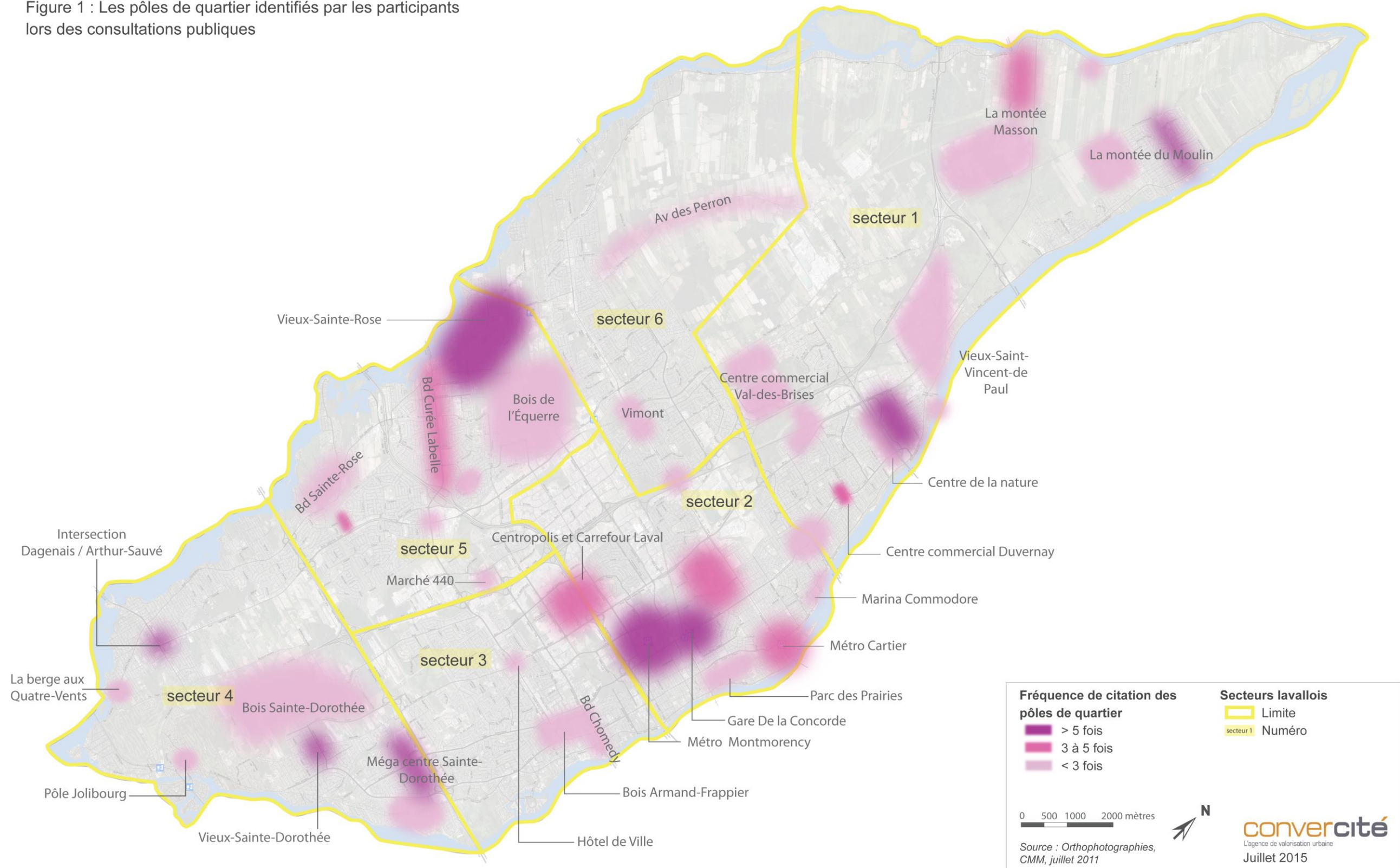
### **Vimont**

Selon les participants, le secteur près de la gare Vimont pourrait également être considéré comme un pôle de quartier du secteur 6. Les participants apprécient la présence d'épicerie, d'un centre communautaire et d'une église, ainsi que l'effervescence du quartier. Cependant, ils déplorent l'absence de places de rassemblement, de commerces de proximité où on peut se rendre à pied, de trottoirs sur plusieurs rues, et le manque de pistes cyclables connectées et accessibles.

**Auteuil**

Les participants n'ont pas relevé de pôle de quartier dans Auteuil. Au contraire, ils ont plutôt indiqué qu'on y manquait de salles de réunion et de rassemblement et que le centre communautaire Auteuil ne subvenait pas aux besoins locaux. Cependant, ils ont souligné la présence d'un pôle agricole au nord-est du secteur qui, selon eux, doit être conservé et mis en valeur, principalement en misant sur le tourisme agricole.

Figure 1 : Les pôles de quartier identifiés par les participants lors des consultations publiques



## 4.2. Question 2 : les zones d'aménagement axé sur le développement durable

### 4.2.1. Commentaires généraux sur l'aménagement durable

Les participants ont émis de nombreuses recommandations ou suggestions quant à l'aménagement axé sur le développement durable à Laval :

- Pour les participants, le transport collectif est indissociable de toutes formes d'aménagement urbain axé sur le développement durable. Ils souhaitent donc que le développement urbain soit principalement fait autour d'équipements de transport collectif, que ce soit des stations de métro, des gares de train ou des lignes d'autobus. La présence de ces équipements permettrait de densifier et d'installer une mixité de fonctions avec succès, selon eux.
- Plusieurs participants souhaiteraient que les grandes artères lavalloises, en particulier le boulevard des Laurentides et le boulevard Curé-Labelle, soit considérées comme des pôles de densification potentiels.
- Tout comme les équipements de transport collectif, plusieurs participants aimeraient que les lieux d'emploi soient également considérés comme des pôles de densification ou d'aménagement durable. Ils souhaiteraient que les lieux où se concentrent des entreprises employeuses soient aménagés pour créer des milieux de vie conviviaux et rassembleurs.
- La connectivité entre les quartiers et les zones urbanisées de Laval est primordiale selon les participants. Ils souhaitent que chaque secteur de Laval soit bien desservi en transports collectifs mais aimeraient également que les secteurs soient adéquatement reliés entre eux par d'autres modes de transport que l'automobile. Les connexions est-ouest sont particulièrement importantes à faire, selon les participants.
- Une planification cohérente avec une vision d'ensemble est nécessaire pour faire un aménagement urbain axé sur le développement durable, selon les participants. Ils souhaitent donc que la planification soit faite pour toute l'île Jésus et non pas à la pièce, pour quelques quartiers à la fois.
- Les participants ne s'opposent pas à la densification mais pensent qu'il serait important de conserver des quartiers tranquilles avec une faible mixité de fonctions dans certains secteurs lavallois. Ils ne voudraient pas que la Ville adopte une mentalité de « densifier pour densifier ». Toutefois, presque tous les participants pensent que chaque quartier lavallois devrait bénéficier de commerces de proximité et de lieux de rencontre.
- L'harmonisation des hauteurs est importante pour la grande majorité des participants, qui souhaiteraient que les variations soient graduelles dans les quartiers afin d'éviter des changements trop drastiques d'une rue à l'autre. D'une manière générale, ils souhaiteraient que la densification reste accessible, c'est-à-dire qu'elle soit à échelle humaine (six étages maximum). Par ailleurs, certains participants souhaiteraient que les propriétaires de maisons individuelles aient la possibilité de densifier leur logement ou leur terrain.
- D'une manière générale, les participants aimeraient que l'aménagement axé sur le développement durable inclue obligatoirement une mixité de fonctions.
- La mixité sociale est un élément important pour plusieurs participants, qui aimeraient que les lotissements futurs à Laval incluent divers types de logements comme des condos, des coopératives, du logement social,

du logement locatif, du logement intergénérationnel, etc. À cet égard, certains ont suggéré d'améliorer le programme d'accession à la propriété afin d'attirer les gens dans les secteurs déjà établis.

- L'ensemble des participants souhaiterait que les milieux naturels et les berges soient protégés de toutes formes de développement et que celui-ci se fasse plutôt dans les lieux cités plus haut.
- Le verdissement est un élément incontournable d'un aménagement urbain durable selon les participants. Plusieurs d'entre eux suggèrent de mettre en place des règlements pour obliger les promoteurs immobiliers à intégrer un certain pourcentage de verdure à tout type de construction. Le verdissement peut être fait grâce à des parcs, à des espaces publics, à des toits verts, etc.
- Le respect du cadre patrimonial de certains quartiers et bâtiments est un aspect important d'un quartier durable, selon plusieurs participants.
- Une gestion adéquate des déchets, plus spécialement l'installation d'un écocentre<sup>1</sup> à Laval, a été mentionnée par plusieurs participants lors de différents ateliers de discussion.
- Finalement, certains participants ont énuméré des conditions de réussite pour un quartier durable :
  - Un maximum de six étages pour les immeubles, en misant préférentiellement sur des immeubles à trois ou quatre étages;
  - Un service efficace de transport collectif, intégré dans chaque quartier;
  - Des rues moins larges qu'actuellement et plantées d'arbres;
  - Des espaces verts et agricoles protégés et qui seront conservés dans le nouveau SAD;
  - Un parc de proximité et des terrains de sport dans chaque quartier;
  - L'utilisation d'une trame de rue orthogonale<sup>2</sup> afin de connecter les quartiers les uns aux autres.

#### 4.2.2. Secteur 1 : Saint-François, Saint-Vincent-de-Paul et Duvernay

Les participants ont identifié cinq endroits qui pourraient faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable.

##### La montée du Moulin

Dans ce secteur, le lieu qui est le plus propice à accueillir un aménagement axé sur le développement durable est la montée du Moulin (entre le boulevard Lévesque et l'avenue Marcel-Villeneuve), selon les participants. Ceux-ci pensent que cela serait l'endroit idéal pour offrir une bonne mixité de fonctions tout en misant sur un système de transport collectif efficace. Ils encouragent entre autres le développement de coopératives d'habitation et d'un centre communautaire au coin de l'avenue Marcel-Villeneuve et de la montée du Moulin. Ils estiment également que le futur projet de bus à haut niveau de service (BHNS) désenclaverait Saint-François et que la zone de terminus pourrait être une zone à développer de manière durable.

À cet effet, quelques participants ont exprimé le besoin d'un service de transport collectif reliant la résidence L'Éden à la montée du Moulin et à l'avenue Marcel-Villeneuve, jusqu'à la polyvalente Leblanc.

<sup>1</sup> Un écocentre est un site de réemploi et de récupération des matières résiduelles, qui serait accessible à tous les citoyens lavallois. On y recevrait, entre autres, des résidus refusés lors de la collecte des ordures ménagères. Il permettrait ainsi d'éviter l'élimination d'une quantité importante de matières résiduelles.

<sup>2</sup> Une trame de rue orthogonale est une série de rues qui se croisent à angle droit et qui évitent ainsi les culs-de-sac et les rues discontinues. Les trames de rue orthogonales permettent de mieux connecter des quartiers entre eux.

### **Le mégacentre Val-des-Brises**

Au coin de l'A-19 et de l'autoroute Laval, le mégacentre Val-des-Brises devrait être diversifié et réaménagé, selon quelques participants. Des fonctions devraient y être ajoutées, et les participants souhaiteraient qu'il soit vert et que des places publiques y soient aménagées.

### **Le centre commercial Duvernay**

Plusieurs participants pensent que le centre commercial devrait être dynamisé grâce à l'ajout de logements aux étages supérieurs des commerces et à une utilisation commerciale, institutionnelle et communautaire. Ils soulignent qu'un réseau de transport collectif est déjà présent et qu'il serait donc facile de le faire.

Les participants ont insisté sur le fait que le bois Papineau, situé à proximité, devrait absolument être protégé du développement mais qu'il devrait être mis en valeur afin qu'il devienne le parc central de Laval, comme Central Park à New York.

### **Le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul**

Selon les participants, le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul est un lieu qui pourrait bénéficier d'un aménagement axé sur le développement durable en misant plus particulièrement sur les transports collectifs et actifs (surtout pour se rendre à la polyvalente Leblanc). En ce qui a trait au vieux pénitencier, certaines personnes aimeraient conserver la structure et y installer un marché alimentaire ainsi que des logements.

### **Les abords de l'A-25**

Quelques participants ont affirmé que, puisque le secteur autour de l'A-25 est en train de se développer de manière étalée, il serait important de redresser la situation le plus rapidement possible.

La **montée Masson**, dans la portion nord de l'île, a également été mentionnée comme zone qui pourrait faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable.

## **4.2.3. Secteur 2 : Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Renaud**

Dans ce secteur, les participants ont identifié six endroits qui pourraient faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable.

### **Les abords de la station Montmorency**

Selon les participants, la station de métro Montmorency est un point névralgique à densifier puisqu'elle se trouve à proximité de grandes institutions et de la future Place Bell. Pour l'instant, ils trouvent que le secteur manque de fluidité à cause de la coupure créée par le boulevard du Souvenir et qu'il gagnerait à avoir une trame de rue plus continue. Ils aimeraient également que le secteur soit vert et qu'il accueille des points de vente de produits locaux (marchés publics).

Le boulevard Le Corbusier est à réaménager, en particulier. Plusieurs participants aimeraient que les commerces actuels soient ramenés en bordure de rue et que les stationnements soient mis à l'arrière. Par ailleurs, ils souhaiteraient qu'il y ait plus de mixité dans le centre commercial Les Galeries Laval, grâce au logement, entre autres.

### **Les abords de la station De la Concorde**

Les abords de la station De la Concorde, plus précisément le boulevard de la Concorde, sont des lieux qui pourraient accueillir un aménagement axé sur le développement durable, selon les participants. Ceux-ci déplorent le fait qu'il manque des services de proximité et que tout doit se faire en voiture. Ils souhaiteraient plus de mixité de fonctions et

d'animation, selon eux. Ils ont expliqué que le boulevard de la Concorde était intéressant sur ce plan puisqu'il comporte plusieurs bâtiments vétustes qui ont besoin de revitalisation.

#### **Les abords de la station Cartier**

Étant donné sa proximité de Montréal, les participants pensent qu'il serait particulièrement intéressant de densifier et de réaménager les abords de la station Cartier. Pour l'instant, le métro n'est pas très accessible à pied à partir du quartier environnant. Selon eux, il manque de liens piétons, de couvert végétal et d'aires de repos, entre autres.

#### **Le boulevard des Laurentides**

Selon les participants, la totalité du boulevard des Laurentides dans le secteur Pont-Viau gagnerait à être densifiée et aménagée de manière durable. Ils suggèrent entre autres de transformer les grands stationnements en les verdissant et en les animant. Ils ont également souligné que l'entrée de ville devrait se démarquer et que les bâtiments abandonnés actuels ne rendaient pas justice au quartier et à Laval en général. De plus, le terrain de la cour municipale devrait être développé, selon eux.

En matière de mixité de fonctions, les participants suggèrent de placer des commerces aux intersections et de développer des habitations de part et d'autre de ces commerces. Ils ont insisté sur la diversité d'habitations qui devrait se retrouver dans ce nouveau parc de logements : on doit s'assurer d'offrir du logement à loyer modique, entre autres choses.

Au nord du boulevard, les participants aimeraient que la carrière soit aménagée de manière à accueillir un autre Centre de la nature, par exemple.

#### **La marina**

Quelques participants ont souligné que le secteur aux abords de la marina Commodore pourrait faire l'objet d'une opération d'aménagement axé sur le développement durable, mais ont insisté sur le fait qu'il ne devrait pas y avoir de hautes tours d'habitation.

#### **Le secteur du parc des Prairies**

Selon certains participants, le secteur aux abords du parc des Prairies a un grand besoin de renouvellement et d'entretien, et compte plusieurs maisons qui pourraient bénéficier d'un deuxième étage.

Le **boulevard Saint-Martin** et le **secteur autour du parc Chopin** ont également été mentionnés comme zones qui pourraient faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable.

### **4.2.4. Secteur 3 : Chomedey**

Dans ce secteur, les participants ont identifié trois endroits qui pourraient faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable.

#### **Le quadrilatère Saint-Martin / Curé-Labelle / A-440 / A-15**

De nombreux participants ont mentionné que le quadrilatère délimité par le boulevard Saint-Martin Ouest, le boulevard Curé-Labelle, l'A-440 et l'A-15 devrait être densifié et repensé. Ils estiment que la trame de rue devrait mieux relier les ensembles commerciaux entre eux, qu'une mixité de fonctions devrait être apportée sur les terrains des centres commerciaux, que tout le secteur bénéficierait d'une cure de verdissement. Ils ont également insisté sur le fait que la voiture devrait occuper moins de place, entre autres en se garant dans des stationnements souterrains.

Par ailleurs, plusieurs participants ont souligné que les ensembles commerciaux de ce secteur accueillent toujours de grandes bannières ; ils préféreraient que les commerces locaux et de petite taille soient mis de l'avant.

### **L'ancienne Récréathèque**

Les participants ont indiqué que la fermeture de l'ancienne Récréathèque, au coin du boulevard Curé-Labelle et de la rue Notre-Dame, présentait des occasions intéressantes pour de nouveaux aménagements durables.

### **L'hôtel de ville et ses alentours**

Le secteur situé autour de l'hôtel de ville de Laval devrait également faire l'objet d'une densification et d'un réaménagement selon les participants. Ils ont insisté sur le besoin de revoir l'aménagement et le mélange commercial du boulevard Curé-Labelle, en misant entre autres sur une meilleure utilisation des espaces de stationnement en bordure de route. En mettant le stationnement au sous-sol ou en hauteur, il serait possible d'aménager ces nombreux espaces, selon les participants.

Quelques participants ont soulevé le fait que Chomedey était un quartier multiculturel et que cet aspect devrait être mis en valeur dans le réaménagement du quartier.

Les **Habitations Val-Martin**, le **boulevard Saint-Martin Ouest** et le **secteur situé entre l'A-13 et le boulevard Curé-Labelle** ont également été mentionnés comme zones qui pourraient faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable.

## **4.2.5. Secteur 4 : Sainte-Dorothée, Laval-Ouest et Fabreville-Ouest**

Dans ce secteur, les participants ont identifié quatre endroits qui pourraient faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable.

### **Les abords de la gare Sainte-Dorothée**

Étant donné la présence d'un équipement de transport collectif de grande envergure ainsi que de plusieurs commerces et services, les participants estiment que les abords de la gare Sainte-Dorothée pourraient être densifiés et aménagés de manière durable.

### **Le Vieux-Sainte-Dorothée et ses abords**

Le Vieux-Sainte-Dorothée et ses abords, plus particulièrement la rue Principale, ont été ciblés comme zones de densification potentielles par les participants. Certains suggèrent de développer un écoquartier au coin du boulevard Saint-Martin Ouest et du boulevard de l'Hôtel-de-Ville, dans la zone agricole communément appelée la « banane » de Sainte-Dorothée. Cette zone agricole sans exploitants est une perte selon plusieurs participants et pourrait assurément être développée. Ils insistent toutefois sur le fait que le bois Sainte-Dorothée devrait être protégé de toute forme de développement ou d'empiétement.

Les participants ont également indiqué que le secteur autour de l'ancien bureau de poste pourrait être transformé en place publique dynamique.

### **Le boulevard Dagenais**

Étant donné la présence de commerces et de services, les participants affirment que le boulevard Dagenais et ses abords pourraient être densifiés et pourraient recevoir une plus grande mixité de fonctions. Ils souhaiteraient également que des voies réservées pour les autobus et les cyclistes soient implantées.

### **Le Smart Centre Sainte-Dorothée**

Ce centre commercial de grande envergure est un lieu à densifier et à diversifier selon quelques participants. Ils souhaiteraient y voir plus de verdure et de rues adaptées aux piétons et aux cyclistes. Ils souhaiteraient également y retrouver des logements ainsi que des commerces alimentaires mettant en vedette les produits locaux. Selon eux, il serait possible d'accueillir ces nouveaux usages si le stationnement était mis au sous-sol ou en hauteur.

#### 4.2.6. Secteur 5 : Sainte-Rose et Fabreville-Est

Dans ce secteur, les participants ont identifié trois endroits qui pourraient faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable.

##### **Les abords de la gare Sainte-Rose**

Un grand nombre de participants ont indiqué que les abords de la gare seraient le lieu le plus apte à recevoir un aménagement axé sur le développement durable. Ils y voient un développement mixte, avec des habitations, des lieux d'emploi et des commerces qui viendraient compléter l'offre du Vieux-Sainte-Rose. Plusieurs ont mentionné que le dépôt à neige, situé à proximité, n'a pas sa place dans le secteur et devrait être déplacé. Certains voient dans ce déplacement une occasion de faire du développement immobilier alors que d'autres y voient l'opportunité d'établir un parc.

Par ailleurs, certains souhaiteraient que la plaine inondable située à proximité soit protégée grâce à une réglementation municipale et que le développement ne soit pas permis dans cette zone.

Selon les participants, les nouveaux lotissements devraient concorder avec le Vieux-Sainte-Rose. À cet effet, ils souhaiteraient que l'intégration architecturale de l'ancien et du neuf soit bien faite, et que le patrimoine et les arts soient mis en valeur. Ils souhaiteraient aussi que la Ville protège les berges et les espaces verts grâce à une réglementation municipale.

Quelques participants aimeraient que le boulevard Sainte-Rose dans le Vieux-Sainte-Rose mise sur le transport actif et devienne possiblement piéton durant certaines périodes de l'année. Certains ont également mentionné qu'ils aimeraient qu'une réglementation permette la culture de jardins comestibles communautaires sur les terrains publics.

##### **Le boulevard Curé-Labelle**

Selon plusieurs participants, le boulevard Curé-Labelle, entre l'A-15 et le boulevard Sainte-Rose, est un endroit à aménager de manière durable. Ils souhaiteraient que la place de la voiture soit restreinte et qu'on mise plutôt sur le transport actif et collectif. Ils aimeraient également que le boulevard soit embelli grâce à des opérations de verdissement et à une réglementation sur l'affichage et l'intégration architecturale. Finalement, plusieurs aimeraient que le boulevard accueille une plus grande mixité de fonctions, notamment une fonction résidentielle. À cet égard, certains participants ont suggéré que la Ville envisage un programme incitatif pour la construction ou la rénovation de bâtiments.

##### **Le boulevard Sainte-Rose dans Fabreville**

Dans le secteur Fabreville, les participants ont affirmé que le boulevard Sainte-Rose serait le lieu approprié pour accueillir des aménagements axés sur le développement durable.

#### 4.2.7. Secteur 6 : Auteuil et Vimont

Dans ce secteur, les participants ont identifié deux endroits qui pourraient faire l'objet d'une densification et d'un aménagement plus durable. Il s'agit de la gare Vimont et de ses abords ainsi que du boulevard des Laurentides. Ils soulèvent toutefois la présence de milieux naturels et humides que la Ville devrait prendre le soin de protéger.



### **4.3. Question 3A : les lieux d'intérêt**

Lors des ateliers de consultation publique, les citoyens ont nommé de nombreux lieux d'intérêt qu'ils souhaitent voir protégés, rénovés ou mis en valeur avec des aménagements spécifiques. Ces lieux comprennent des milieux naturels, des boisés, des terres agricoles, d'anciens noyaux villageois, des bâtiments, en des routes ou sentiers, et des vues.

#### **4.3.1. Des milieux naturels et boisés**

L'ensemble des participants souhaite que la nature trouve toute sa place sur le territoire lavallois, et nombreux sont ceux qui ont insisté sur le fait que les milieux naturels sont indispensables à la qualité de l'environnement et à un meilleur contrôle de la pollution. Les participants pensent qu'il faudrait intégrer un plan de conservation des espaces naturels dans le Schéma d'aménagement et de développement. Ce dernier devrait s'accompagner d'une réglementation visant à protéger tous les milieux naturels et boisés existants à Laval. Plusieurs citoyens ont insisté sur le fait qu'une réglementation ne suffirait pas à elle seule pour obtenir des résultats satisfaisants. Il serait donc primordial qu'elle s'accompagne de mesures coercitives fortes pour empêcher la destruction ou la dégradation des écosystèmes forestiers et des milieux humides. Si tous les boisés méritent, selon les participants, d'être protégés, certains ont été cités plus souvent que d'autres (cf. carte).

Le bois de l'Équerre est celui qui a été le plus souvent mentionné au cours des ateliers. Au cœur des habitations, il est très apprécié par ceux qui résident à proximité, mais aussi par ceux qui demeurent plus loin et qui y viennent pour leurs loisirs. Les participants souhaitent qu'il soit protégé, mis en valeur et aménagé pour des activités ludiques et sportives. Les participants ont également insisté sur le fait qu'un travail d'accessibilité serait nécessaire. Dans l'état actuel, l'accès pour les piétons et les cyclistes est dangereux et la manière la plus sécuritaire de s'y rendre est l'automobile.

Le bois Papineau est le deuxième bois de Laval le plus cité lors des ateliers de consultation. Les habitants souhaitent qu'il soit protégé et mis en valeur.

Le Centre de la nature, parce qu'il offre de multiples attraits, est un endroit rassembleur largement apprécié par les citoyens qui le fréquentent. Le considérant comme un lieu d'intérêt incontournable à Laval, plusieurs participants ont soumis l'idée de le relier à d'autres lieux d'intérêts par des corridors verts. Un citoyen pense que d'autres aménagements sportifs tels qu'un terrain de volley-ball pourraient être ajoutés. Si quelques propositions d'aménagement ont été faites, le Centre de la nature a plus souvent été cité comme une référence à reproduire ailleurs sur le territoire, par exemple dans l'ouest de l'île ou dans le parc des Prairies.

Le bois Sainte-Dorothée est, selon les participants, très apprécié des Lavallois, qui peuvent profiter d'un écosystème forestier exceptionnel. Plusieurs membres de l'Association pour la protection du boisé Sainte-Dorothée sont venus s'exprimer sur la nécessité de mettre en place des mesures de conservation et de mise en valeur de la forêt. Quelques-uns pensent qu'il serait intéressant d'en faire un parc régional, afin d'avoir un budget plus conséquent pour la protection.

Le parc des Prairies est apprécié, notamment grâce à ses belles installations sportives ; il pourrait être davantage valorisé par l'ajout de nouveaux équipements.

Le bois de l'Orée-des-Bois, bordé par la rivière des Mille Îles, est considéré comme un lieu d'intérêt essentiel à Sainte-Rose. Cependant, quelques participants pensent que le territoire du bois est morcelé et qu'il devrait être revalorisé dans son ensemble.

Le bois de la Source, avec sa superficie intéressante, offre plusieurs types d'activités particulièrement appréciés des habitants de Fabreville, qui souhaitent le voir protégé et qui aimeraient que le développement des ensembles résidentiels cesse d'empiéter sur le bois.

Le bois Duvernay est largement apprécié pour son réseau de pistes de ski de fond. Plusieurs parcours sont possibles et les citoyens souhaitent que les sentiers soient tous protégés.

Le bois Saint-François est un lieu d'intérêt très prisé, notamment par les habitants de l'est de l'île. Selon plusieurs d'entre eux, celui-ci mérite d'être mieux connu et davantage mis en valeur.

Sans faire de proposition précise, les participants ont souligné le fait qu'il faudrait aussi protéger et mettre en valeur le bois d'Auteuil, le bois Armand-Frappier, le parc Champfleury, le bois Vimont, le parc Saint-Martin, le bois d'Édimbourg, le parc de la Rivière-des-Mille-Îles et le bois de la Source.

#### **4.3.2. Des milieux agricoles**

Selon les participants, les milieux agricoles de Laval représentent aussi des lieux d'intérêt qui devraient être protégés dans la mesure où ils sont exploitables. Il y aurait beaucoup de potentiel concernant la production agricole. Celle-ci pourrait être valorisée et ainsi permettre le développement de l'agrotourisme.

Plusieurs participants ont pointé la discordance entre la vocation agricole et la taille de certaines terres qui les rend non exploitables.

#### **4.3.3. Anciens noyaux villageois**

Laval a été un territoire de villégiature, et cet élément est largement ressorti dans le discours des participants. Les quartiers historiques que sont le Vieux-Sainte-Rose, le Vieux-Sainte-Dorothée et le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul représentent trois lieux d'intérêt importants pour les Lavallois. L'ensemble des participants se sont accordés sur le fait que ces anciens noyaux villageois représentent une richesse patrimoniale et architecturale qu'il faut absolument préserver. Quelques citoyens pensent même que cette richesse peut permettre de promouvoir le tourisme local. Il serait intéressant de créer des applications mobiles qui proposeraient des visites guidées de ces trois noyaux, selon eux.

En bordure de la rivière des Mille Îles, le Vieux-Sainte-Rose est le quartier historique le plus cité comme lieu d'intérêt lavallois. Ce dernier a d'ailleurs souvent été mentionné comme référence pour la quatrième question concernant le centre-ville. Les citoyens évoquent l'ambiance vivante et agréable grâce aux nombreux restaurants et commerces proposés et grâce au cadre bâti. Selon de nombreux participants, c'est dans le Vieux-Sainte-Rose que se trouve la plus grande richesse architecturale de Laval. Cependant, même si le quartier semble animé, pour certains participants, il serait possible de créer davantage d'activités et peut-être d'intégrer un marché public.

Le Vieux-Sainte-Dorothée est le deuxième parmi les quartiers historiques les plus cités en consultation publique comme étant des lieux d'intérêt de Laval. Il devrait être protégé et des mesures particulières concernant les maisons centenaires que l'on y trouve devraient être adoptées. Selon les participants, la place publique pourrait être embellie et une terrasse publique pourrait être aménagée. Il faudrait également fleurir davantage la rue Principale, car Sainte-Dorothée est reconnue pour être le berceau de la production de fleurs à Laval et au Québec.

Le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul est aussi considéré comme un haut lieu d'intérêt, surtout pour les résidents du secteur. Comme dans le Vieux-Sainte-Rose et le Vieux-Sainte-Dorothée, le patrimoine bâti historique devrait y être protégé, et plusieurs éléments tels que le théâtre Marcellin-Champagnat et le Colisée de Laval sont à mettre en

valeur. Selon les résidents du quartier, il faudrait donner une signature particulière à Saint-Vincent-de-Paul, car à l'heure actuelle le quartier voit son identité se diluer.

#### **4.3.4. Des bâtiments emblématiques**

Le vieux pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul constitue un élément emblématique du territoire lavallois pour un bon nombre de citoyens présents aux soirées de consultation. Le bâtiment devrait être protégé et mis en valeur. Des propositions de reconversion ont été formulées : il serait intéressant selon quelques participants d'encourager le développement résidentiel avec un marché public ou la construction d'une bibliothèque.

La marina Commodore fait également partie des lieux emblématiques du territoire. Les aménagements souhaités pour ce lieu cité très fréquemment en consultation publique sont développés dans la section concernant les berges.

Les églises font aussi partie des lieux d'intérêt patrimonial pour les participants. L'église de Sainte-Rose-de-Lima, celle de Saint-Vincent-de-Paul, celles de Saint-Martin et de Saint-Elzéar devraient être valorisées. De plus, l'église de Saint-François-de-Sales nécessiterait des travaux de rénovation et d'embellissement.

Quelques citoyens ont insisté sur le fait que l'hôtel de ville de Laval, parce qu'il représente une certaine image du territoire, devrait être davantage mis en valeur. De plus, le Colisée de Laval, la Maison des arts et le Cosmodôme ont été cités quelques fois comme des lieux d'intérêt à protéger.

#### **4.3.5. Des routes et des sentiers**

La montée du Moulin est considérée comme un lieu d'intérêt à valoriser, notamment par les résidents de Saint-François. On y trouve un parc, une école, une bibliothèque, un centre communautaire et des activités commerciales qui en font un lieu intéressant à valoriser. Un aménagement paysager serait nécessaire et quelques citoyens aimeraient qu'une place publique autour de la bibliothèque Marius-Barbeau soit créée. Il y a également plusieurs bâtiments qui mériteraient d'être rénovés.

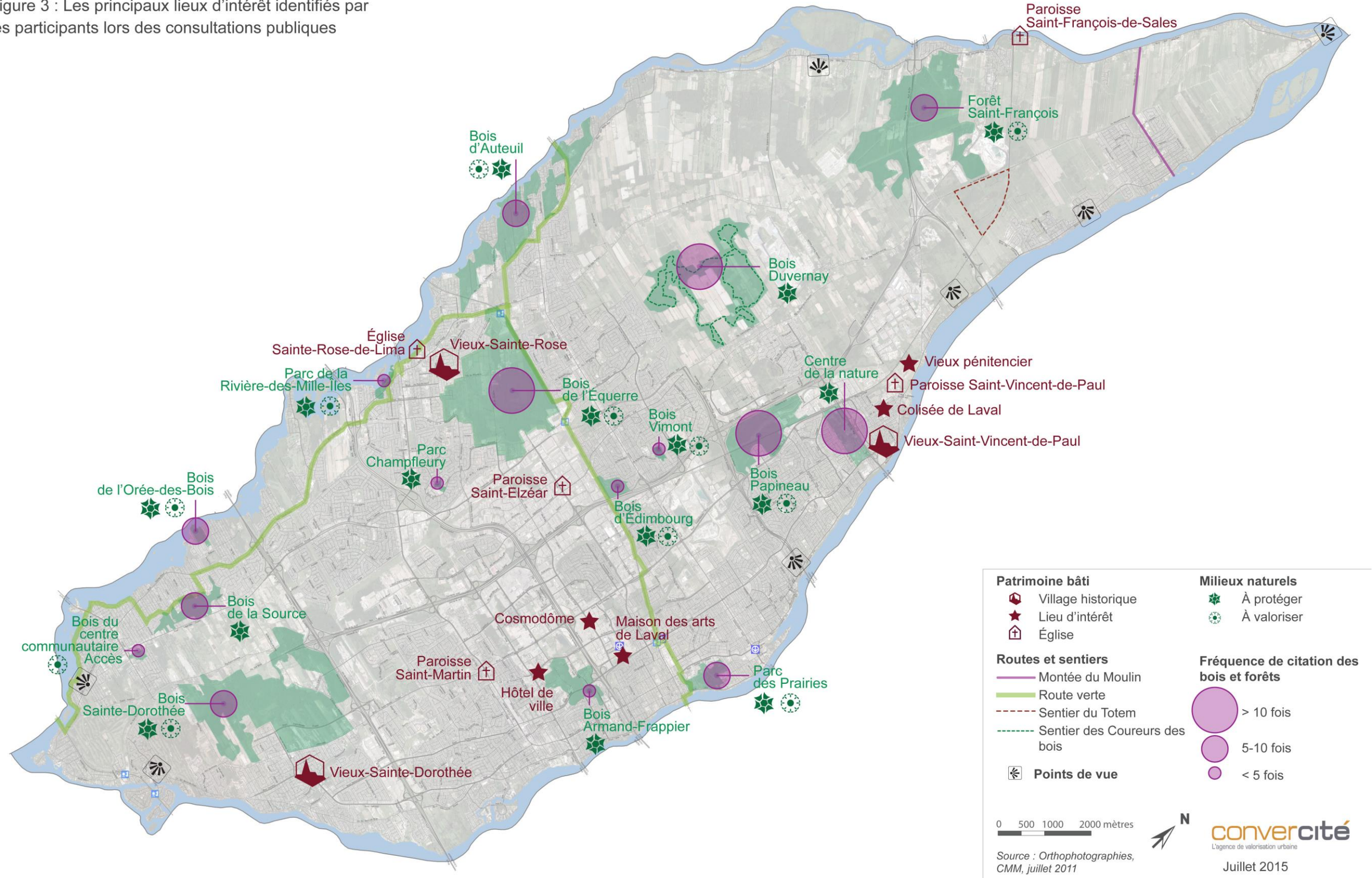
Le sentier du Totem et le sentier des Coureurs des bois devraient être protégés, tout comme la Route verte qui mériterait, quant à elle, d'être prolongée.

#### **4.3.6. Autres**

La centrale hydroélectrique de la Rivière-des-Prairies, le vignoble Taillefer Lafon sur la montée Champagne, et les kiosques maraîchers sur le boulevard Dagenais ont reçu des mentions soulignant leur intérêt.

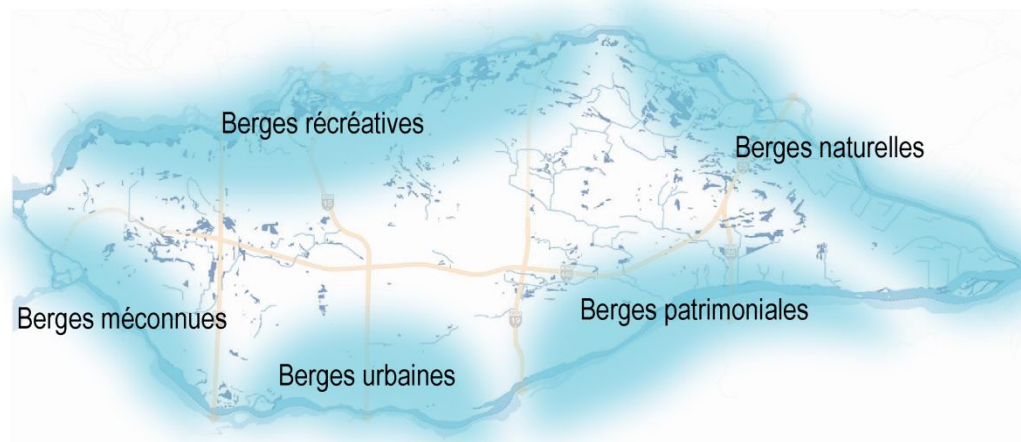
Les participants rencontrés ont aussi mentionné plusieurs vues dignes d'intérêt. Le boulevard des Mille-Îles a été cité plusieurs fois comme route panoramique. La pointe est de l'île jouit également d'une vue considérée comme exceptionnelle. Le boulevard Lévesque, dans sa partie est, offre des ouvertures paysagères fortement appréciées des Lavallois. Enfin, l'ouest de l'île présente plusieurs belles percées visuelles sur la rive nord (Saint-Eustache et le lac des Deux-Montagnes).

Figure 3 : Les principaux lieux d'intérêt identifiés par les participants lors des consultations publiques



#### 4.4. Question 3B : les berges

Les discussions sur les berges ont montré que les Lavallois sont très attachés aux berges de l'île Jésus et souhaitent une mise en valeur accrue du patrimoine hydrographique et aquatique de Laval. La ville devrait être promue comme un archipel misant sur la richesse des milieux naturels et des rivières qui le ceinturent. Les citoyens rencontrés souhaitent que les occasions de découvrir les rives soient développées et observent actuellement un manque d'incitatifs. Ils admettent souvent méconnaître les berges. Or, il y a un souhait de réappropriation de ces espaces. Les résidents aimeraient en profiter davantage grâce à une meilleure signalisation, à des aménagements adaptés et à un renforcement de l'offre de loisirs. De manière générale, les rencontres avec les Lavallois ont permis d'identifier cinq grands secteurs ayant chacun une caractéristique déterminée : les berges naturelles, patrimoniales, urbaines, méconnues et récréatives.



##### 4.4.1. Les berges naturelles

Selon les participants, le secteur nord-est semble être le plus naturel et sauvage. Les trois grandes îles de la rivière des Mille Îles (l'île aux Vaches, l'île Saint-Pierre et l'île Saint-Joseph) ont été très fréquemment citées par les Lavallois comme des joyaux naturels à préserver. Plusieurs participants ont proposé d'en faire un parc régional, d'obtenir une protection gouvernementale ou encore de les annexer au parc de la Rivière-des-Mille-Îles. Des idées de valorisation plus simples comme la création de sentiers d'interprétation (comme au parc-nature de l'Île-de-la-Visitation), l'ouverture d'un chalet, et la réalisation de ponts et de pistes cyclables permettant de circuler d'une île à l'autre ont également été soumises.

Le boulevard des Mille-Îles est souvent revenu dans les discussions. Très apprécié par les Lavallois comme route panoramique proposant des points de vue intéressants, il est aussi décrié pour sa dangerosité, notamment pour les cyclistes. Le mauvais état de la route est un problème pour beaucoup de citoyens. Un participant a notamment insisté sur la nécessité d'installer des drains verticaux qui limiteraient les problèmes d'inondation. La sécurisation du boulevard pourrait être une priorité dans ce secteur fréquenté.

La berge du Pêcheur a été reconnue comme un lieu de surf pour les jeunes Lavallois. Des participants pensent qu'elle pourrait être aménagée afin d'offrir un attrait touristique sécuritaire. D'autres ont soumis l'idée d'y proposer la location de canots et de pédalos comme au parc de la Rivière-des-Mille-Îles. La berge Léonard-Éthier a été citée un nombre équivalent de fois ; certains citoyens trouvent dommage qu'elle soit clôturée.

Bien qu'elle soit de taille modeste, la marina Bo-bi-no mériterait d'être mieux connue des citoyens et des visiteurs. Plusieurs participants souhaitent que des activités nautiques y soient proposées ainsi que quelques commerces.

La pointe est de l'île est fortement prisée des citoyens qui étaient présents aux discussions. Fréquemment citée, la berge Olivier-Charbonneau a fait l'objet de nombreux superlatifs pour la qualifier. Située à la pointe est de l'île, cette berge jouit d'une position considérée comme exceptionnelle à la jonction de la rivière des Prairies et de celle des Mille Îles. Pourtant, plusieurs participants trouvent qu'elle est sous-utilisée, voire abandonnée. Afin de valoriser le panorama, ils souhaiteraient l'installation d'un belvédère avec un chalet offrant des commodités de base (toilettes et aires de pique-nique). Les participants ont aussi souligné la richesse faunique de la pointe, notamment la présence de tortues. Ce patrimoine naturel mériterait d'être valorisé avec la création de sentiers d'interprétation.

En termes d'activités, des citoyens ont mentionné la possibilité de faire du kayak ou encore l'animation de la chapelle Saint-Mathieu qui accueille le théâtre du Bout-de-l'Île. Beaucoup de participants considèrent la desserte de cette berge comme plutôt limitée. Certains estiment qu'elle n'est accessible qu'en automobile et d'autres ont mentionné le manque de sécurité pour les cyclistes. Ils suggèrent donc l'aménagement d'une piste cyclable, séparée de la circulation automobile et accompagnée d'indications claires.

L'archipel du Mitan a été cité comme réserve naturelle reconnue au Québec. Une plage sur la berge en face de l'île Mignerou a également été mentionnée.

#### **4.4.2. Les berges patrimoniales**

Sur la rive sud-est de l'île se concentrent plusieurs éléments patrimoniaux chers aux Lavallois rencontrés. Majoritairement, les citoyens apprécient le paysage le long de la route, de Saint-François-Sud à Saint-Vincent-de-Paul, et estiment que les berges sur ce tronçon gagneraient à être protégées.

La berge du Vieux-Moulin fait partie des berges favorites de l'île. Évoquée pour la pêche, les participants l'ont souvent citée pour sa beauté, mais ils sont d'avis qu'elle devrait bénéficier d'aménagements. En majorité, les citoyens souhaiteraient que l'ancien moulin soit restauré, de même que le pont menant à l'île du moulin de Saint-François. Pour profiter de la berge, ils attendent du mobilier urbain. Il pourrait également y avoir une offre de restaurants, un bureau touristique, une plage ou encore un camping. Il a aussi été proposé que la berge devienne le point de départ d'une piste cyclable menant à la pointe est de l'île.

Pour plusieurs participants, la berge de l'Harmonie devrait s'annexer le terrain adjacent (celui compris entre la rue de la Rosée, le boulevard Lévesque Est et la rue Émélie). Cet agrandissement pourrait être l'occasion d'implanter un centre communautaire et une bibliothèque.

La zone de pêche au pied du pont Olivier-Charbonneau devrait, selon quelques résidents rencontrés, être aménagée en conséquence. Aujourd'hui, le manque d'équipement gêne les pêcheurs, qui traversent l'eau pour aller se jucher sur les pylônes du pont. L'installation de bancs et de tables est donc souhaitée.

Les berges de la Brise et Jean-Roger-Grégoire sont appréciées, car elles sont faciles d'accès et offrent un beau paysage. Elles constituent des lieux d'arrêt qui mériteraient d'être davantage végétalisés, notamment en accueillant plus d'arbres. Quelques participants souhaiteraient également pouvoir y louer de petits bateaux.

À proximité du vieux pénitencier et de l'église de Saint-Vincent-de-Paul, la berge Saint-Vincent profite d'une position intéressante en plus d'offrir une vue imprenable. Elle a été le sujet de débats entre les participants qui souhaitent la voir se développer avec des chemins piétonniers, une piste cyclable et un quai, et ceux qui, au contraire, voudraient qu'elle maintienne son statut de berge non aménagée. Il a aussi été demandé que les berges du Centre fédéral de formation du Service correctionnel Canada soient accessibles. Concernant les activités, compte tenu du calme de l'eau, la possibilité de faire du voilier ou encore de la pêche sur glace l'hiver a été émise.

Quelques participants souhaitent qu'un lien piéton soit ouvert sous le pont Pie-IX afin de connecter la berge de l'Alose, présentée comme une zone de pêche, à celles au nord du pont. En continuant vers le sud, la centrale de la Rivière-des-Prairies offre un beau panorama au pied du barrage.

En descendant vers le pont de l'A-19, les berges offrent des points de vue intéressants, mais plusieurs participants ont souligné que la beauté des rives est inégale. Selon eux, la rive montréalaise propose un espace vert intéressant avec le parc-nature de l'Île-de-la-Visitation, alors que la rive lavalloise reste inaccessible en raison des multiples terrains privés. En outre, un citoyen a affirmé que les berges dans ce secteur souffraient de dépôts sauvages de blocs de béton et de coupes illégales d'arbres.

#### 4.4.3. Les berges urbaines

Le secteur des berges à proximité des métros est une zone d'enjeux pour les habitants qui sont attachés à la proximité immédiate de l'eau en milieu urbain. L'aspiration la plus communément émise porte sur la connexion de l'ensemble des berges de ce secteur, de la berge de la Rive à celle des Eudistes. Les citoyens souhaiteraient que les berges qui se succèdent sur cette frange soient reliées entre elles par des chemins piétonniers, des ponts et une piste cyclable.

Pour plusieurs participants, le belvédère Papineau mériterait d'être nettoyé et débarrassé de quelques arbres qui masquent la vue. Les berges de la Rive et des Écores jusqu'à la marina Commodore ont été citées plusieurs fois. Les Lavallois rencontrés aimeraient que cette rive demeure non construite et devienne baignable à certains endroits. Certains souhaitent que l'offre commerciale de la marina Commodore soit plus développée.

La berge Délia-Tétreault (jusqu'à la pointe) est fortement appréciée. Des citoyens ont souligné sa grande valeur en termes de biodiversité (avec la présence de nichoirs). En outre, sa proximité immédiate du métro Cartier permet un accès facile. Mais elle est aussi considérée comme dangereuse.

L'architecture et l'illumination du pont Viau sont aimées des participants. En revanche, ils considèrent comme dommage que ce patrimoine ne soit pas plus valorisé, avec une berge à proximité qui permettrait de profiter de la vue. Aussi, il est souhaité qu'un lien piéton soit ouvert sous le pont.

Le segment entre l'A-19 et le boulevard des Laurentides gagnerait à être mis en valeur, avec par exemple des trottoirs sur pilotis. Les résidents se sont montrés enthousiastes à l'idée de pouvoir se restaurer sur le bord de l'eau, tout en respectant la bande riveraine.

La section entre l'A-15 et le boulevard des Laurentides a été identifiée comme zone à haut potentiel, notamment en face de l'île Perry. Plusieurs segments sont considérés par les Lavallois comme bien aménagés malgré le manque de continuité du parcours, qui mériterait d'être davantage consolidé. Les berges du Père-Dalmas, du Crochet, de l'Anse-Bleue et des Eudistes sont appréciées, notamment pour la pêche. En revanche, certains les disent mal fréquentées, voire dangereuses. Quelques citoyens ont souligné le fait que, à la différence des berges montréalaises, qui accueillent le parc de la Merci, les berges lavalloises comportent des propriétés privées entre le parc des Prairies et la rivière des Prairies, ce qui représente une occasion manquée de profiter du paysage.

Un participant a souhaité que la berge du Père-Dalmas soit pourvue d'une descente à bateaux ; or la berge du parc Gagné, tout près, en propose une, il faudrait donc revoir l'information dans ce secteur.

Le secteur des berges des Cageux, du Havre et Berthiaume-Du Tremblay est connu des habitants. C'est une zone de promenade bien aménagée, mais qui manque d'entretien, notamment la berge des Cageux, pourtant fortement appréciée. Des citoyens ont proposé que la location de canots ou encore des minicroisières soient offertes. Certains ont identifié le secteur comme potentiellement intéressant pour de l'aviron. Des plages baignables pourraient aussi

être créées. Quelques participants ont affirmé que dans ce secteur, la taille des berges était insuffisante pour y aménager des plages.

L'île Paton a été mentionnée quelques fois, notamment comme site archéologique patrimonial. Enfin, certains estiment qu'il manque de berges de part et d'autre du pont Louis-Bisson.

#### **4.4.4. Les berges méconnues**

La frange sud de l'île Jésus a été moins discutée par les citoyens présents. Les berges qui la composent semblent soit attirer moins de visiteurs, soit être simplement méconnues des résidents.

Certains des participants regrettent que la zone qui s'étend du pont Louis-Bisson à la gare Sainte-Dorothée soit entièrement construite, ils souhaiteraient que les berges restent accessibles pour tous.

La berge de la Halte-à-la-Rivière est appréciée et gagnerait à être plus connue, notamment par l'amélioration de son accès. Certains participants ont souligné l'importance de mieux relier entre elles les petites berges aux alentours.

Pour les Lavallois rencontrés, la berge Couvrette est sous-utilisée si on tient compte du stationnement existant et de la présence d'un quai. Sa position à l'embouchure du ruisseau Papineau et sa proximité du parc Couvrette et du centre animé de Sainte-Dorothée seraient des atouts à développer. Aussi certains participants ont soulevé le problème de la sécurité : ils considèrent cette berge comme malfamée.

Un citoyen a mentionné une ancienne plage publique à l'est de l'île Pariseau. Dans le même secteur, la proximité de la berge Dumais et d'un parc a été qualifiée d'agréable. Mais aux yeux des résidents, cette berge doit être valorisée pour être plus connue.

La marina du Club de Yacht de Laval-sur-le-Lac est appréciée, notamment pour sa vue sur le lac des Deux-Montagnes, mais est décrite comme difficile d'accès. L'accès public en arrière de la marina serait sous-utilisé et mériterait une meilleure connexion à la voie publique. Il a été avancé que, pour la baignade, l'eau pourrait être de meilleure qualité vers l'île Roussin.

#### **4.4.5. Les berges récréatives**

Les berges le long de la rivière des Mille Îles ont suscité beaucoup d'enthousiasme. De manière générale, les Lavallois présents aux ateliers attribuent à ce côté de l'île un caractère plus récréatif, avec une importante offre en activités dans un cadre naturel unique et apprécié.

À titre anecdotique, un participant a cité le pont qui mène à Deux-Montagnes par le sentier qui traverse l'île Boisée.

Les berges de l'Anse et aux Quatre-Vents sont très largement prisées par les Lavallois rencontrés tant pour le cadre que pour la vue. Considérées comme le cœur historique de Laval-Ouest, elles jouissent encore d'un caractère de villégiature. Selon certains participants, une plage se trouvait jadis dans cette zone et mériterait d'exister à nouveau. La qualité de l'eau est considérée comme excellente bien qu'après de fortes pluies, des problèmes de surverses soient encore à déplorer. Pour quelques résidents, l'accès à ces berges est à améliorer. Plusieurs aménagements ont été proposés par les participants : une plage (la berge aux Quatre-Vents a du sable) offrant la possibilité de se baigner, de la pêche sur glace en hiver ou encore une patinoire sur la rivière gelée, comme sur le canal Rideau à Ottawa.

La berge du Grand-Brochet est également appréciée. Quelques citoyens ont mentionné l'existence de maisons patrimoniales qui pourraient être mises en valeur à travers un circuit artistique et touristique. Par ailleurs, il a été demandé de transformer la rue Riviera en rue piétonne, en prenant la réussite des Journées de la culture depuis quatre ans en exemple. Pour d'autres, la présence de gazebos sur la berge serait l'occasion de proposer la location de kayaks.

Les Lavallois ont fait part de leur attachement à la berge des Goélands, à l'ancienne plage de la berge Camille-Barbe et enfin à la berge de l'Orée-des-Bois qui offrent toutes de belles perspectives sur la rivière des Mille Îles et la rive nord.

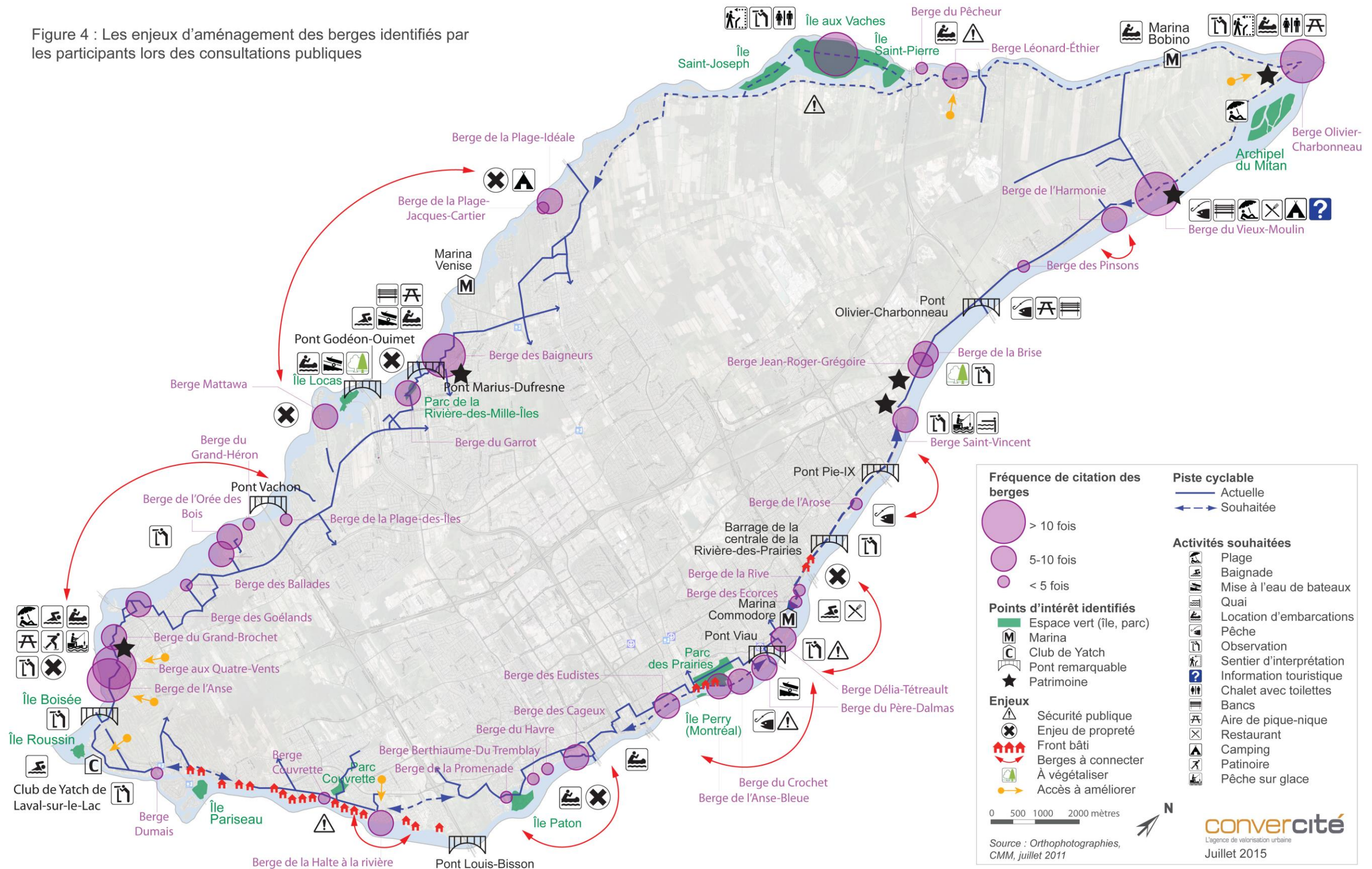
La zone comprise entre le pont Vachon et le pont Gédéon-Ouimet est considérée comme mal connue par les résidents, mais à conserver pour son caractère naturel. Souvent mentionnée lors des rencontres, la berge Mattawa est appréciée par les habitants rencontrés. Selon eux, elle gagnerait à être nettoyée et mise en valeur. De manière générale, les participants ont insisté sur la nécessité de nettoyer et connecter les berges dans ce secteur, notamment la berge Mattawa et celle de la Plage-Idéale. Le terme *insalubre* a même été employé pour qualifier l'espace au sud du pont Marius-Dufresne. Lors de plusieurs ateliers de discussion, le souhait de créer un réseau de berges par des connexions cyclables et des ponts a été formulé.

La berge du Garrot est fréquemment revenue lors des échanges. Sa proximité du très apprécié parc de la Rivière-des-Mille-Îles est un atout important. Les participants souhaitent qu'elle soit végétalisée, qu'elle propose un meilleur débarcadère et offre davantage d'activités familiales (telles que du pédalo).

Plus au nord se trouve la berge la plus souvent mentionnée lors des rencontres : la berge des Baigneurs. Sa proximité immédiate du quartier animé du Vieux-Sainte-Rose et du Centre d'Interprétation de l'eau lui est favorable. Cette ancienne plage, victime de pollution, gagnerait à être pourvue d'aménagements. Les participants ont émis plusieurs souhaits la concernant en termes de mobilier urbain, d'activités récréatives et d'aménagement urbain. Une signalisation plus efficace, des bancs, des poubelles et des tables de pique-nique seraient appréciés. Les Lavallois présents ont aussi mentionné le paysage derrière l'église de Sainte-Rose-de-Lima qui serait à embellir, la taille de la chaussée à réduire et la présence problématique d'un bar de danseuses. Des pistes cyclables et piétonnes pourraient également améliorer l'expérience. Enfin, certains aimeraient pouvoir se baigner dans la rivière ou encore y faire du kayak. Une résidente a également suggéré de mettre en place un service de location de canots qui permettrait de descendre jusqu'à la pointe sud de l'île avant d'être remorqué au point de départ dans Sainte-Rose.

Les deux berges, de la Plage-Jacques-Cartier et de la Plage-Idéale, sont d'anciennes plages baignables appréciées des participants. Le problème des surverses qui les a condamnées est en train de se résorber. Quelques résidents ont proposé d'y accueillir un camp de jour et un centre d'interprétation.

Figure 4 : Les enjeux d'aménagement des berges identifiés par les participants lors des consultations publiques



#### **4.5. Question 4A : l'aménagement du centre-ville**

Laval étant une ville fondée sur d'anciens villages et paroisses, il n'y a pas de consensus entre tous les participants quant à la nécessité d'avoir un centre-ville. Pour quelques-uns, il serait préférable de développer les pôles de quartier, mais pour une grande partie, un centre-ville est indispensable pour créer un espace rassembleur à l'échelle du territoire lavallois.

La grande majorité des participants ont situé le centre-ville au même endroit et ont dressé un portrait assez similaire de son état actuel, même si les délimitations précises étaient différentes d'une table à l'autre.

Selon les citoyens présents aux tables de concertation, le centre-ville manque présentement d'homogénéité et de vitalité et ne dispose pas d'une identité propre. Cela est en partie dû au fait qu'il est trop étalé, que l'on n'y trouve pas de grande qualité architecturale, qu'il est trop minéral et aménagé en faveur des automobiles. Par conséquent, les piétons ne sont pas encouragés à y marcher et manquent d'occasions de s'approprier les lieux. La plupart des citoyens présents ont exprimé la volonté de voir évoluer le centre-ville de Laval, afin que celui-ci devienne un espace attrayant, à échelle humaine, plus vert, plus compact et plus animé.

##### **4.5.1. La création d'espaces à échelle humaine**

De manière générale, les citoyens souhaitent que le centre-ville soit davantage aménagé pour les déplacements actifs. Les cyclistes et les piétons devraient trouver leur place plus facilement et leurs déplacements devraient être sécurisés. Nombreux sont ceux qui pensent que pour diminuer la place de l'automobile, il faudrait diminuer la largeur des chaussées afin d'agrandir les trottoirs. Pour quelques citoyens, il serait même possible de piétonniser temporairement ou définitivement les tronçons de rue les plus attrayants afin de stimuler la vitalité du centre-ville. Une participante a soumis l'idée de construire des ponts piétonniers au-dessus des grands axes de circulation pour plus de sécurité lors des traversées.

La majorité des résidents présents aux ateliers aimeraient que des pistes cyclables, accompagnées de stationnements pour vélos et d'un bel aménagement paysager, soient proposées dans tout le centre-ville. Les pistes pourraient relier entre eux les différents points d'intérêts.

Les participants ont également insisté sur la nécessité d'avoir un système de transport en commun efficace avec des passages fréquents et réguliers. Certains souhaiteraient qu'un tramway soit également installé, mais ils étaient conscients de la difficulté d'une telle réalisation compte tenu du climat.

Concernant les stationnements, plusieurs participants pensent qu'ils devraient être souterrains ou mieux aménagés afin de gagner de l'espace.

##### **4.5.2. L'aménagement et l'animation de l'espace public**

Les citoyens ont exprimé le souhait d'avoir un centre-ville vivant et animé qui constitue un lieu d'échange et de rassemblement. Pour ce faire, il faudrait agir sur l'aménagement physique de l'espace et sur l'animation de celui-ci.

En ce qui concerne l'aménagement, les citoyens ont insisté sur le fait qu'à l'heure actuelle le centre-ville manque de bancs publics et qu'il serait nécessaire d'intégrer plus de mobilier urbain ou d'installations éphémères afin d'encourager l'appropriation des lieux. Les participants souhaiteraient également plus de végétation. Il serait aussi important de choisir une place publique qui constituerait le cœur du centre-ville. Même s'il n'y a pas eu de consensus quant au choix de cette place, l'idée de l'aménager avec une fontaine ou des jets d'eau en son centre est revenue assez régulièrement.

Concernant l'animation, la plupart des participants souhaiteraient pouvoir profiter d'une programmation culturelle attrayante et de spectacles extérieurs qui feraient du centre-ville un lieu de divertissement intergénérationnel. L'art urbain devrait également trouver une place dans le futur développement du centre-ville et les jeunes artistes lavallois pourraient être mis à contribution afin de créer des murales.

Selon plusieurs participants, réserver les rez-de-chaussée des bâtiments aux commerces ou aux services de proximité permettrait non seulement d'offrir une solution de rechange aux grands centres commerciaux, mais aussi d'attirer plus de piétons au centre-ville et de créer plus d'homogénéité. Quelques participants pensent qu'il devrait y avoir des mesures encourageant le commerce local et que les magasins devraient fermer plus tard.

#### **4.5.3. Une compacité plus forte et une mixité des fonctions**

Le manque d'homogénéité et de compacité est un constat partagé par l'ensemble des participants, qui considèrent que le centre-ville fait partie des espaces du territoire lavallois qui pourraient bénéficier d'un aménagement axé sur le développement durable. Il serait important, afin de lutter contre l'étalement du centre-ville, d'apporter plus de compacité et de densité en construisant de nouveaux bâtiments et en réduisant la place du stationnement.

Il n'y a pas eu de consensus sur les hauteurs des constructions, mais tous les participants semblent s'être accordés sur le fait que pour concevoir un centre-ville à échelle humaine, la densification doit nécessairement s'accompagner d'une qualité architecturale et de mesures de verdissement. Il faudrait limiter les surfaces imperméabilisées en végétalisant le maximum d'espaces possibles. Certains participants ont d'ailleurs soumis l'idée de créer une réglementation qui encouragerait la création de toits verts.

Pour près de la moitié des participants, le bois Armand-Frappier fait partie du centre-ville et devrait être mis en valeur, car il constitue en quelque sorte le poumon du centre-ville. Selon plusieurs participants, tous les grands centres-villes agréables sont dotés de grands espaces verts : le mont Royal à Montréal, Central Park à New York et le jardin du Luxembourg à Paris.

Selon les participants, pour que le centre-ville soit animé, il faut que celui-ci vive tous les moments de la journée et de l'année. Ainsi, il serait nécessaire d'y apporter une plus grande mixité de fonctions. Le centre-ville devrait avoir une vocation commerciale et de loisirs. Mais il devrait aussi accueillir davantage de bureaux et des logements.

#### **4.5.4. Quelques sources d'inspiration**

Les sources d'inspirations citées par les participants sont nombreuses et diversifiées, allant de métropoles internationales à des villes de taille plus modeste.

Les grandes mégapoles comme New York, Chicago, Stockholm ou Washington ont souvent été citées, car plusieurs participants considéraient que les centres-villes de ces dernières, bien que denses et ponctués de très hauts bâtiments, disposent d'une identité propre et d'une grande qualité architecturale, et invitent à la marche.

En matière d'urbanisme et de développement durable, Portland (Oregon) est souvent citée comme une ville à part, un exemple de bonnes pratiques à suivre. Plusieurs participants souhaitent que l'aménagement exemplaire de Portland puisse inspirer Laval. Effectivement, la municipalité de Portland travaille depuis une dizaine d'années à intégrer la nature en ville. Elle a instauré une réglementation qui récompense les promoteurs et les constructeurs verts. En matière de transport, la ville est reconnue pour la facilité de s'y déplacer. En effet, le réseau de transport public comprend des bus, des lignes modernes de tramway et un téléphérique.

La ville de Valence, en Espagne, a également été citée comme exemple à suivre par rapport au mélange des styles architecturaux. La célèbre architecture futuriste de la Cité des Arts et des Sciences côtoie harmonieusement de vieux bâtiments d'une qualité remarquable.

Plus près de nous, le centre-ville de Québec et le Vieux-Sainte-Rose sont des exemples qui sont revenus plusieurs fois. Les espaces publics y sont considérés comme animés, structurés et facilement appropriables.

#### 4.5.5. La délimitation du centre-ville

La plupart des participants ayant travaillé autour de la question du centre-ville ont situé celui-ci à l'intérieur du quadrilatère délimité au nord par l'A-440, au sud par le boulevard de la Concorde, à l'ouest par le boulevard Chomedey et à l'est par le boulevard Industriel. Si presque tous ont dessiné le centre-ville à l'intérieur de ce secteur, on observe que les délimitations sont différentes en fonction des groupes. Dans l'ensemble des rencontres, 14 délimitations différentes ont été dessinées sur les cartes.

Figure 5 : Synthèse des principales délimitations du centre-ville de Laval identifiées par les participants lors des consultations publiques

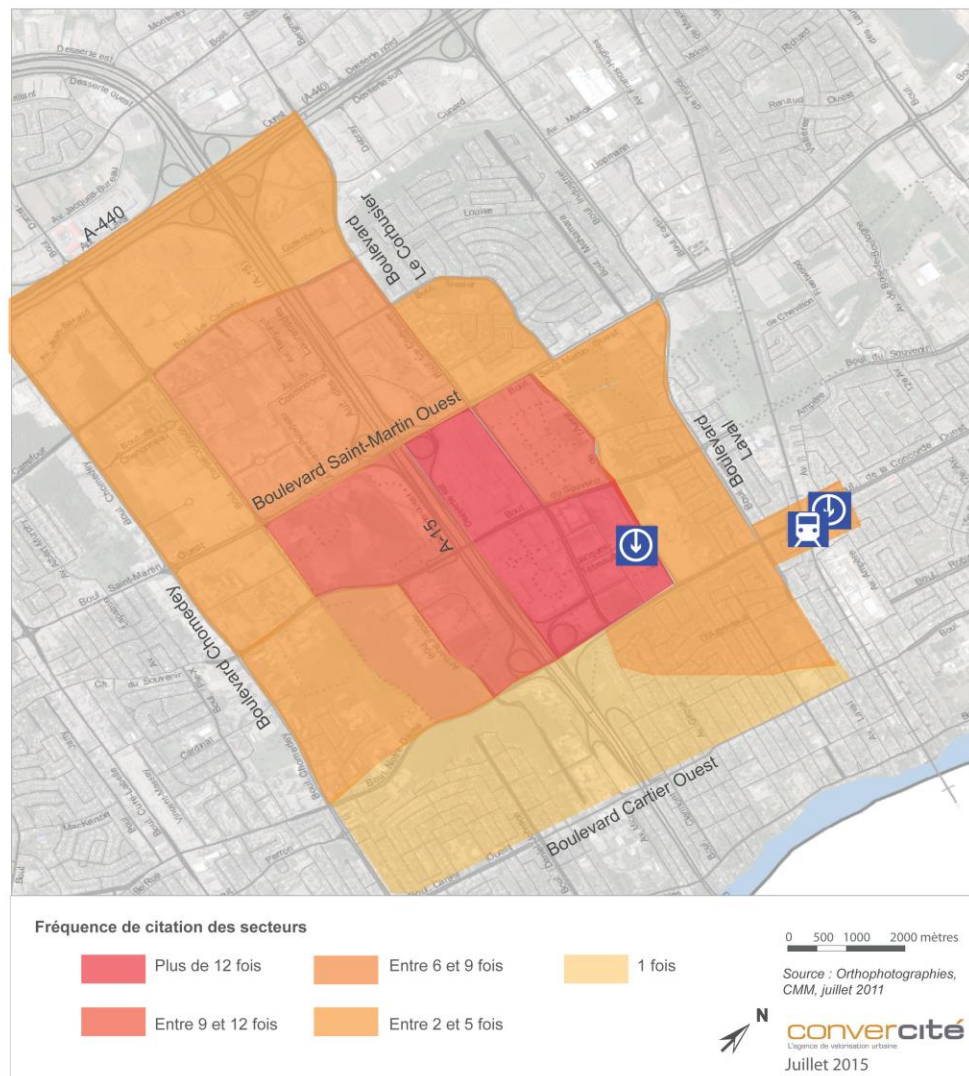
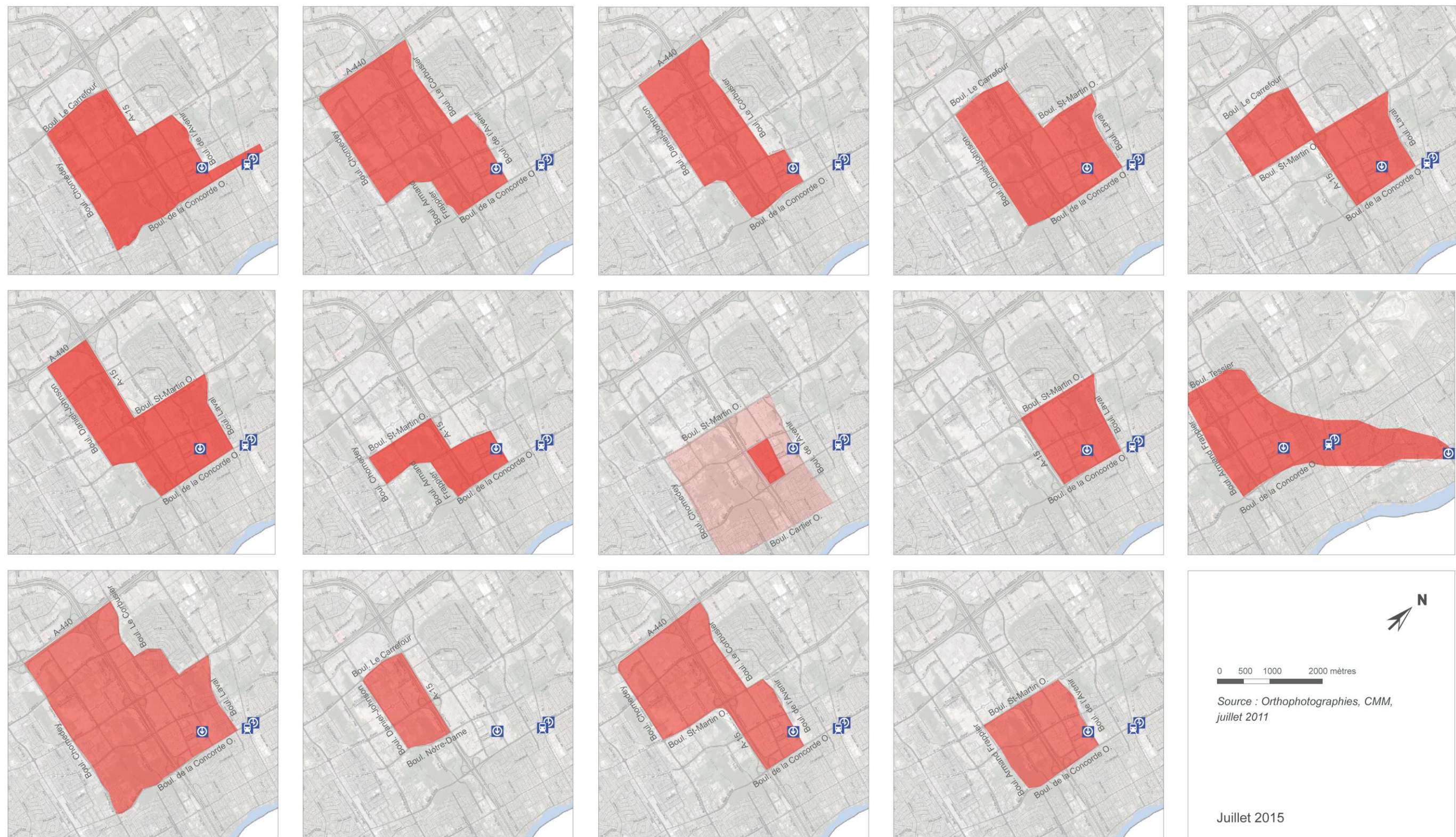


Figure 6 : Les 14 délimitations du centre-ville de Laval proposées par les participants lors des consultations publiques



## 4.6. Question 4B : les artères

Les participants ont ciblé des axes de transport qui mériteraient une attention prioritaire de la part de la municipalité. Si la majorité des citoyens présents se sont entendus rapidement pour identifier les mêmes artères à problèmes, de nombreux axes moins importants ont également été cités. Quatre types de sujets liés à la circulation ont été discutés : les artères structurantes, les artères secondaires, les artères locales et les nœuds symboliques.

### 4.6.1. Les artères structurantes

Quatre grandes artères lavalloises ont largement fait consensus aux tables de discussion : le boulevard des Laurentides, le boulevard Curé-Labelle, le boulevard Saint-Martin et le boulevard Dagenais. Ces quatre boulevards ont suscité beaucoup de réactions quant à leurs difficultés et aux améliorations qui pourraient y être amenées.

#### **Le boulevard des Laurentides**

C'est cette artère qui a provoqué le plus d'échanges parmi les citoyens rencontrés. Si la plupart des Lavallois présents ont clairement énoncé que l'ensemble du boulevard mériterait une revitalisation, des tronçons plus ciblés ont également été discutés. Plusieurs souhaiteraient une forte amélioration dans le quartier Pont-Viau, une zone qui marque l'entrée de Laval et qui gagnerait à présenter une image bonifiée. Des citoyens ont proposé de revoir l'homogénéité de l'offre commerciale ainsi que de l'affichage, en ayant recours à une réglementation plus forte. Ils souhaiteraient que le boulevard soit embelli notamment autour du métro Cartier.

La portion allant jusqu'au boulevard Bellerose (voire jusqu'au boulevard Sainte-Rose pour certains) a été vivement critiquée. Plusieurs considèrent que la présence de bars de danseuses, le manque de verdure et de lumière le soir ainsi que les enseignes créent un environnement visuel déplaisant. Plusieurs participants ont insisté sur la difficulté de lecture du paysage due à un manque d'harmonie architecturale, qui génère une ambiance qualifiée de cacophonique. Certains ont mentionné l'étroitesse des trottoirs sur le tronçon entre les boulevards Cartier et Saint-Martin.

Concernant le segment jusqu'à l'A-440, les résidents aspirent majoritairement à une meilleure desserte locale et régionale des transports en commun, à un verdissement, à une sécurisation des intersections et à un apaisement de la circulation automobile. Le partage des voies de circulation entre les transports en commun, les cyclistes et la végétation est aussi souhaité. Le réaménagement paysager réalisé au coin du boulevard Saint-Martin a été pris en exemple : celui-ci devrait être poursuivi vers le sud du boulevard.

Bien que l'aménagement du sud du boulevard ait été globalement considéré comme prioritaire, le nord a aussi suscité quelques débats. De l'A-440 à l'avenue des Terrasses, les résidents rencontrés aimeraient que le boulevard soit verdi, qu'il présente moins d'affichage et de stationnements, que les terrains vacants soient comblés, qu'il dispose d'une piste cyclable et de mobilier, notamment aux arrêts de bus, et que les feux de circulation soient synchronisés.

#### **Le boulevard Curé-Labelle**

Ce boulevard a lui aussi suscité des discussions et a été l'objet de qualificatifs plutôt péjoratifs : il est considéré comme inesthétique, sans cohérence et trop minéral. Les participants aimeraient qu'il soit repensé et verdi, par la plantation d'arbres sur les terre-pleins et par une bonne diversité commerciale. Une réglementation plus stricte a été demandée concernant les façades et l'affichage afin d'éviter de perpétuer un désordre visuel. La portion au sud de l'A-440 a été la plus décriée. Selon les participants, elle mériterait un affichage moins agressif et plus de verdure, notamment dans les stationnements.

Dans la portion animée entre le boulevard Cartier et l'A-440, les bâtiments, dont la hauteur manque d'homogénéité, sont considérés comme trop éloignés les uns des autres, et l'espace qui sépare les trottoirs des commerces est dit

trop large. Dans la partie au nord de l'A-440, les citoyens rencontrés voudraient aussi des pistes cyclables ainsi qu'une meilleure desserte en bus. Entre l'A-15 et le pont Marius-Dufresne, il a été proposé que deux voies de circulation soient sacrifiées au profit d'arbres. De manière générale, la partie nord est considérée comme trop large et gagnerait à être embellie.

#### **Le boulevard Saint-Martin (entre le boulevard Curé-Labelle et le boulevard des Laurentides)**

Les participants ont indiqué qu'il était trop large, qu'il manquait de bancs et d'arbres. Ils ont soulevé le problème des îlots de chaleur, qui pourrait être amoindri grâce à des plantations de végétaux ou à l'aménagement de revêtements de stationnement plus clairs. Il est souhaité qu'une piste cyclable soit implantée de part et d'autre des voies automobiles, de même que des terre-pleins centraux. Les participants ont aussi insisté sur la difficulté à traverser en tant que piétons, les feux étant longs et désynchronisés. Certains ont émis le souhait que la portion entre les boulevards Chomedey et Le Corbusier devienne accessible au transport actif par des terre-pleins pour piétons, des passerelles et des pistes cyclables connectées. Une personne a insisté sur la prise en compte des gens à mobilité réduite. La portion entre le boulevard Lesage et l'A-19 a été citée comme exemple d'aménagement réussi (juxtaposition voie piétonne / voie cycliste / voie automobile / rangée d'arbres) à reproduire.

#### **Le boulevard Dagenais**

Les participants ont souligné le manque de continuité dans son tracé d'est en ouest. La portion la plus discutée se trouve dans l'ouest, entre le boulevard Arthur-Sauvé et l'A-13. La faible prise en compte des déplacements actifs a été mentionnée. Les participants souhaiteraient y retrouver des trottoirs et des pistes cyclables sécurisés et voudraient que l'aspect agricole du secteur soit préservé. Certains participants ont proposé d'installer des kiosques. Ils souhaiteraient également plus de verdure dans la section entre l'A-13 et le boulevard des Laurentides et un contrôle de l'affichage entre l'A-15 et le boulevard des Laurentides.

### **4.6.2. Les artères secondaires**

Le boulevard des Mille-Îles est considéré comme trop étroit, dangereux (présence de fossés et problèmes d'inondation) et peu propice à la marche puisqu'il n'offre pas de trottoirs. Plusieurs participants ont proposé qu'il devienne multimodal (piétons, cyclistes et voitures).

Selon les citoyens rencontrés, le boulevard Sainte-Rose requiert quelques aménagements. Le caractère patrimonial des bâtiments devrait être préservé et soutenu grâce à un programme de subventions d'aide à la rénovation. Une personne a proposé de rendre l'entretien des pelouses avant obligatoire. Des participants souhaiteraient que ce boulevard routier soit transformé en rue principale, avec plus de petits commerces. Il faudrait rendre la piste cyclable moins dangereuse et limiter le camionnage sur la terrasse Dufferin. Au niveau des zones résidentielles situées de part et d'autre de l'A-13, les résidents ont dit vouloir élargir le boulevard à deux voies pour y faire des trottoirs et une piste cyclable.

Les participants estiment que le boulevard Arthur-Sauvé a subi un développement chaotique et pourrait être amélioré. Ils ont insisté sur la mauvaise impression de Laval que peuvent avoir les automobilistes qui circulent de part et d'autre du pont Arthur-Sauvé. Du pont jusqu'à l'avenue des Bois, le boulevard gagnerait à avoir des végétaux et à accueillir des trottoirs, une piste cyclable ainsi que quelques commerces. Un participant a proposé l'idée de convertir l'ancienne caserne en un lieu culturel.

Concernant le boulevard de la Concorde, les citoyens présents aux rencontres aimeraient que, dans sa partie à l'est de l'A-19, des terre-pleins et une signalisation claire soient installés. Aussi ils ont mentionné l'irrégularité des espaces libres devant les commerces, qui participe à une incompréhension du paysage. Entre l'A-19 et le boulevard des Laurentides, ils s'attendent à ce que les traverses soient bonifiées. Enfin, jusqu'à l'A-15, les participants voudraient un verdissement accentué.

Le boulevard Cartier mériterait aussi, aux yeux des participants, d'être amélioré, notamment entre le boulevard des Laurentides et l'A-15. Il est souhaité qu'il soit embelli et qu'il connecte mieux les quartiers de part et d'autre du chemin de fer desservant la station De la Concorde.

### 4.6.3. Les artères locales

Dans le quartier Saint-François, la montée du Moulin gagnerait, selon les résidents, à avoir un meilleur aménagement paysager. Le tronçon entre l'avenue Marcel-Villeneuve et la rue La Périère semble avoir un potentiel de développement intéressant. Il a été demandé que l'avenue Marcel-Villeneuve soit pourvue d'un système d'éclairage public (provenant de l'énergie solaire) notamment entre la rue de l'Harmonie et la montée du Moulin, considérée comme dangereuse. Un résident a aussi indiqué qu'en cas de pluie, la rue Béliveau était inondée. Il a été mentionné que la rue Chartrand n'avait pas de trottoirs. Quant au boulevard Lévesque, il a besoin d'une sécurisation des pistes cyclables.

Concernant le quartier Duvernay, la montée Masson est considérée comme en mauvais état par les participants. Elle aurait besoin d'être refaite et surtout d'accueillir une piste cyclable. Les citoyens se sont plaints que cette requête soit en attente depuis 25 ans. Certains résidents ont souligné la difficulté à se rendre en vélo ou en transports en commun dans le secteur du boulevard Robert-Bourrassa.

Dans Saint-Vincent-de-Paul, la montée Saint-François devrait offrir, aux yeux des Lavallois présents aux discussions, une transition plus douce entre le noyau villageois et les terres agricoles. Plusieurs déplorent le fait que ce soit une zone industrielle peu accueillante et non sécuritaire pour les déplacements actifs. Des citoyens ont insisté sur l'importance de donner une signature au Vieux-Saint-Vincent-de-Paul.

Concernant le quartier Chomedey, les participants souhaiteraient que les boulevards Daniel-Johnson (entre le boulevard Saint-Martin et l'A-440) et Le Carrefour (entre le boulevard Chomedey et le boulevard Le Corbusier) soient accessibles aux modes de transport actif, grâce à des aménagements tels que des terre-pleins pour piétons, des passerelles et des pistes cyclables. Les résidents ont mentionné les poteaux au milieu du boulevard Saint-Elzéar entre le boulevard Curé-Labelle et l'A-15 qu'il faudrait supprimer. Dans cette zone, le boulevard Chomedey entre le boulevard Notre-Dame et le boulevard du Souvenir a également été cité comme artère à revitaliser, de même que le boulevard Industriel. Pour les participants, le boulevard Le Corbusier, parce qu'il traverse une zone centrale, devrait être accessible aux modes de transport actif. Aussi, parce qu'il constitue une porte d'entrée dans Laval, par le métro Montmorency, il doit transmettre une image valorisante aux visiteurs. La dangerosité de la piste cyclable, mal conçue (sens de la circulation et sorties de stationnement) a notamment été visée. Aussi, au sud du quartier, au bord de la rivière, ils aimeraient que le boulevard des Prairies/Lévesque reçoive une attention particulière, notamment entre le chemin de fer et le boulevard Curé-Labelle. Jusqu'à la promenade des Îles, les participants ont mentionné des immeubles désaffectés et des rénovations non achevées.

Dans Sainte-Rose, les citoyens ont souligné le manque de connexions entre le boulevard de la Renaissance et la gare Sainte-Rose.

Les résidents de Vimont souhaiteraient plus de feux de circulation sur l'avenue Francis-Hughes. Les larges emprises des entreprises ainsi que la taille de la voirie sur le boulevard Bellerose, entre le boulevard René-Laennec et la gare Vimont, ont été pointées du doigt.

Pour la majorité des résidents rencontrés, la rue Principale, dans le quartier Sainte-Dorothée, considéré comme la capitale des fleurs, se doit d'être plus fleurie. L'avenue des Bois, qui traverse la zone agricole, est devenue, selon les participants, l'équivalent d'une autoroute avec énormément de trafic en direction de Saint-Eustache. Certains participants ont également regretté qu'il n'y ait pas de possibilité de traverser l'A-13 en vélo, notamment dans le tronçon entre le boulevard Samson et la rue Principale.

Les résidents rencontrés souhaiteraient que le boulevard du Souvenir soit accessible au transport actif entre l'A-15 et le boulevard de l'Avenir. Il a également du potentiel entre le boulevard Chomedey et le boulevard Laval.

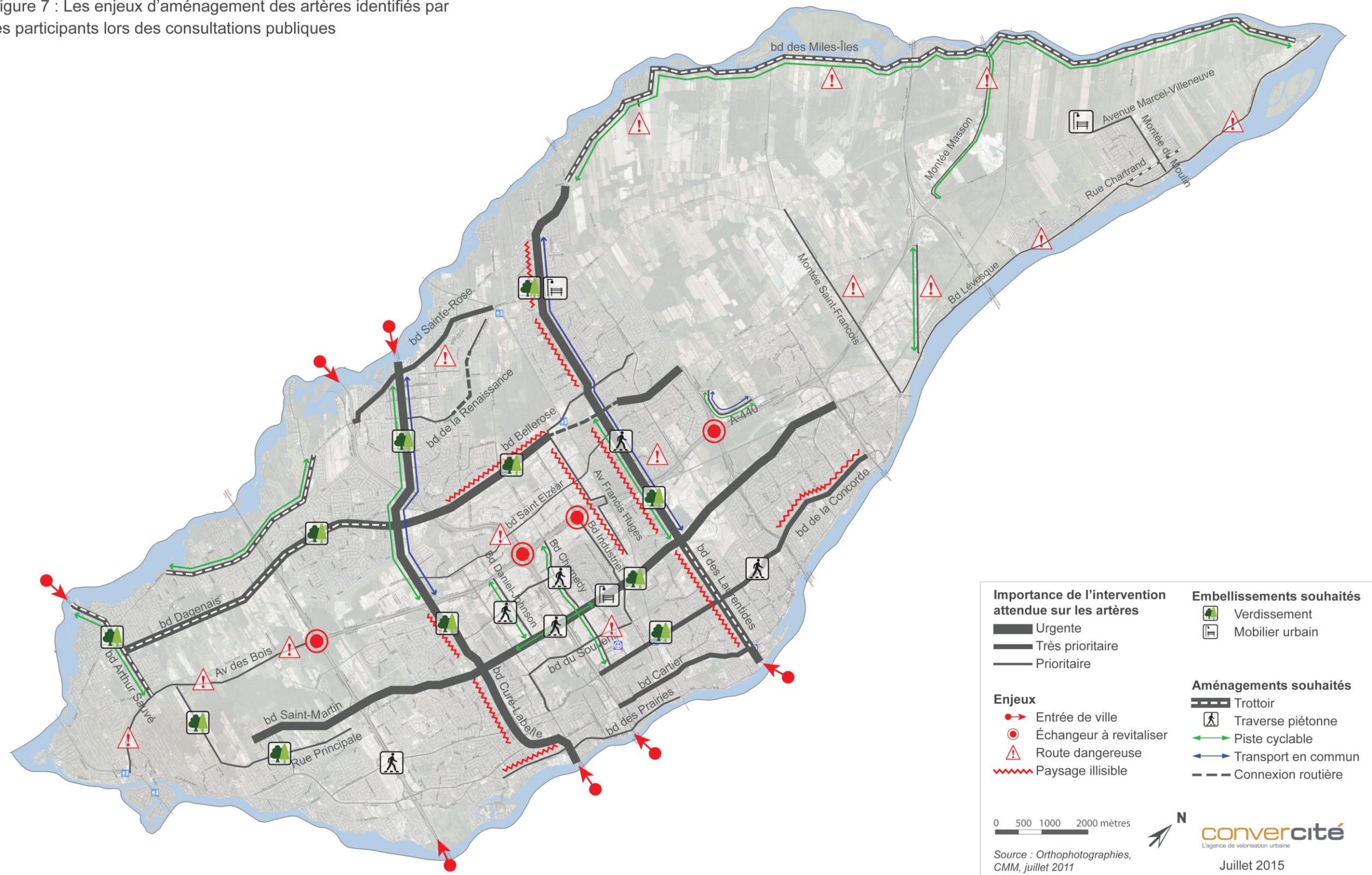
#### **4.6.4. Les nœuds importants**

Lors des échanges sur les artères, plusieurs lieux précis ont été mentionnés comme nécessitant des aménagements valorisants pour l'image de la ville.

La question des entrées de ville est fréquemment revenue dans les débats. Il apparaît en effet important pour les citoyens que l'arrivée à Laval demeure une expérience agréable qui laisse une impression positive de la ville. À leurs yeux, ce n'est pas le cas actuellement. Ils considèrent comme dommage, voire préjudiciable, le fait qu'il existe un traitement du paysage et des artères aussi différencié lorsque l'automobiliste franchit les ponts qui le mènent à l'île Jésus. Plusieurs entrées ont été citées comme prioritaires : les quatre ponts de la frange sud-ouest (Viau, Médéric-Martin, Lachapelle, Louis-Bisson) et les ponts Marius-Dufresne, Gédéon-Ouimet et Arthur-Sauvé sur la rive nord.

Certains échangeurs qui connectent l'A-440 à d'autres routes ont été cités dans les lieux à repenser, notamment ceux qui la lient à l'A-19, au boulevard Industriel, à l'A-15 et à l'A-13.

Figure 7 : Les enjeux d'aménagement des artères identifiés par les participants lors des consultations publiques



## **4.7. Les gens d'affaires**

### **4.7.1. Les pôles commerciaux**

Les gens d'affaires rencontrés ont identifié plusieurs pôles commerciaux structurants, souvent proches de la vision des citoyens.

Le secteur du métro Montmorency à proximité des centres commerciaux a fait consensus en termes d'attractivité économique. Comprenant les métros Montmorency et De la Concorde, la future Place Bell, le Centre Laval, le Centropolis et le Carrefour Laval, il propose une concentration de l'offre commerciale et une importante desserte en transports (métro, A-15 et A-440). Bien que ses attraits soient nombreux, ce secteur souffre aussi de plusieurs difficultés. L'échelle piétonne est considérée comme négligée ; par exemple, le Centropolis a été reconnu en tant que lieu de vie rassembleur, mais il ne propose pas de services de transport en commun efficaces. La congestion automobile aux abords de ces centres commerciaux a aussi été soulignée. Selon les participants, ce secteur est peu convivial et trop enclavé. Généralement, les professionnels souhaiteraient une meilleure desserte en transports en commun, complétée par une offre de navettes entre les pôles et en direction des stationnements, positionnés en retrait de la zone centrale. Ce secteur gagnerait également à offrir plus de mixité de fonctions (restaurants, habitations, bureaux). Enfin, un changement de zonage est souhaité pour permettre de le densifier.

À proximité de cette zone se trouve le secteur du métro Cartier, qui devrait être une priorité pour la Ville de Laval. Plusieurs entrepreneurs ont insisté, tout comme les citoyens, sur les entrées de ville, qu'il semble nécessaire d'améliorer rapidement. Les participants souhaiteraient aussi qu'il y ait une harmonie dans la réglementation sur les commerces, notamment par rapport à leur implantation. De manière générale, les participants ont regretté l'absence de stratégie globale en ce qui concerne le développement économique de Laval.

Lors des discussions, les participants ont déploré que le développement de ce secteur central se fasse au détriment des pôles locaux. La notion de quartier a en effet été largement discutée lors de la rencontre. Les participants ont insisté sur le fait qu'il fallait défendre, protéger et développer les pôles commerciaux de quartier. Ils ont montré leur attachement aux noyaux villageois originels. Selon eux, le secteur central attirera toujours des investisseurs, c'est donc sur les villages qu'il faut se concentrer afin d'entretenir le sentiment d'appartenance des citoyens. Les gens d'affaires souhaiteraient, en majorité, que chaque quartier ait son propre pôle commercial. Selon eux, Laval doit trouver son équilibre entre tous les cœurs qui cohabitent sur son territoire. De plus, ils considèrent que les pôles de quartier ont une densité suffisante pour prospérer ; ils gagneraient donc à avoir des artères commerciales revitalisées. Territorialement, plusieurs pôles ont été identifiés par les gens d'affaires. Le Vieux-Sainte-Rose a souvent été cité et semble important pour tous les Lavallois. Mais les entrepreneurs ont souligné que son développement ne devait pas dénaturer son patrimoine. Pour sa part, le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul pâtit, aux yeux des gens d'affaires, d'un manque d'entretien et devrait justement s'inspirer de Sainte-Rose. Le secteur de Chomedey a également été mentionné comme secteur à améliorer, par l'augmentation de son offre en direction des populations à faibles revenus.

Quelques pôles secondaires ont également été cités : le secteur entre les boulevards des Laurentides et Saint-Martin, qui mériterait un renforcement des transports en commun, et celui, plus industriel, entre l'A-15 et l'A-440.

### **4.7.2. Les zones d'aménagement axé sur le développement durable**

Généralement, les participants ont insisté sur la nécessité de rendre durable tout nouvel aménagement. Ils souhaiteraient un cadre pour toutes les constructions neuves. Selon eux, la notion de développement durable ne devrait pas se limiter à quelques zones, mais devrait être une exigence sur l'ensemble du territoire. Un entrepreneur

a dit regretter que la Ville n'entretienne pas ses espaces verts et craindre pour le respect des objectifs environnementaux en raison d'un manque de moyens.

Le secteur de Sainte-Rose a été le plus largement cité. Il connaît aujourd'hui un dynamisme urbain qui a suscité l'intérêt des participants. Le projet de TOD de la gare Sainte-Rose a alimenté quelques échanges. Un participant a notamment exprimé son étonnement quant à la présence d'un dépôt à neige dans ce secteur. Plusieurs pensent qu'il est nécessaire d'amorcer une démarche pour statuer sur les limites du bois de l'Équerre. Le deuxième projet important concerne le développement vers Champfleury. Les participants souhaitent une conservation de la zone résidentielle unifamiliale et de la mixité dans les nouvelles constructions, de même qu'une connexion en transports en commun entre les deux gares (Sainte-Rose et Vimont). Certains professionnels ont aussi cité le secteur entre la rue Gilles et le boulevard Sainte-Rose, à l'ouest de l'A-15, qui serait une occasion de réaménager l'entrée de ville.

Plusieurs endroits qui pourraient bénéficier d'un aménagement orienté vers le développement durable ont été cités par les gens d'affaires. Premièrement, certains lieux requièrent une requalification, comme les zones autour des métros, le parc industriel Concorde, l'ancienne Récréathèque, le Marché 440, les entrées de ville et le quartier Saint-Vincent-de-Paul, qui subit aux yeux de certains un déclin qu'il faut enrayer. Ensuite, les secteurs de projets ont également fait parler, comme le nouveau parc industriel (projet entre l'A-25 et l'A-440) avec la question du remembrement des lots près des croisements entre l'A-13 et l'A-440 et entre l'A-15 et le boulevard Dagenais, le secteur au sud du croisement entre l'A-19 et l'A-440 (Bois Papineau), où les participants souhaiteraient qu'un parc public soit maintenu, et le projet sur le boulevard Saint-Elzéar entre les boulevards Daniel-Johnson et Chomedey, où une offre commerciale et pas uniquement résidentielle est désirée. Enfin, l'attrait touristique de l'ancienne carrière du Carré Laval a aussi fait l'objet de discussions.

En matière d'aménagement, les participants proposent d'implanter des commerces au niveau du rez-de-chaussée avec des habitations aux étages et de repenser les stationnements, notamment leur taille et à leur implantation. En effet, ils ont insisté sur le développement de stationnements gratuits à des endroits stratégiques pour soulager les secteurs centraux.

#### **4.7.3. Les interventions municipales souhaitées**

Les entrepreneurs rencontrés ont d'abord souligné la difficulté actuelle de développer des affaires. Le premier obstacle largement dénoncé concerne la lenteur et la complexité des procédures administratives, quel que soit le secteur de développement (industriel, résidentiel ou récréatif). À titre d'exemple, un participant a parlé de son projet d'aménagement d'une berge qui est en attente depuis quatre ans. Les gens d'affaires souhaiteraient une administration municipale efficace, à l'écoute de manière continue ; par exemple, un guichet unique pourrait permettre un accompagnement, mais aussi un soutien aux initiatives. Des participants ont critiqué le rapport d'autorité et de suivi plutôt que de partenariat. Ils ont aussi dénoncé un manque de vision claire, l'absence d'un positionnement affirmé de la Ville quant au développement.

Des propositions d'aménagement ont également été formulées pour favoriser le développement économique. L'accessibilité des bassins d'emploi gagnerait à être améliorée par des transports attractifs. Afin d'encourager le recours aux transports en commun plutôt qu'à l'automobile, la desserte en transports collectifs, la fréquence des passages et les lieux desservis devront être améliorés. Des stationnements incitatifs et bien intégrés pourraient également être offerts. Des participants ont évoqué l'intérêt de développer l'offre commerciale et en restauration à proximité des gares, comme à Rosemère. Les populations plus âgées devraient aussi être plus systématiquement prises en compte, par exemple avec la proposition de navettes. La congestion automobile a également été pointée du doigt ; des participants souhaiteraient que l'A-19 soit prolongée afin de décongestionner l'A-15. Enfin, le réseau cyclable gagnerait à être étendu. Les connexions entre les pistes, qui sont par ailleurs trop souvent de simples bandes cyclables, et le stationnement pour vélos ont été discutés lors de la rencontre. Certains participants ont

dénoncé le manque de continuité entre les différents secteurs en développement, qui ne proposent pas de liens piétons et cyclables entre eux.

Encore une fois, les gens d'affaires ont insisté sur les entrées de ville à valoriser, notamment le boulevard des Laurentides. L'accès à l'eau devrait également être facilité ; il a été proposé que chaque voie sans issue donnant sur la rivière soit accessible. Le contrôle des surverses doit être une priorité de la Ville.

Ils ont également souligné l'importance de mélanger le résidentiel avec le commercial léger. Le zonage devrait donc être assoupli, afin de répondre aux besoins.

Certains ont évoqué un plan d'aménagement numérique qui proposerait des *hot spots* d'accès sans fil. Des participants ont manifesté leur étonnement face à ce qu'ils considèrent comme un traitement de faveur sur le plan du cadre de vie dans la Cité de la BioTech. Par ailleurs, l'éloignement de certains parcs obligeant de recourir à l'automobile a été perçu comme peu durable. Il a aussi été demandé de restreindre l'implantation des commerces de gros qui sont de gros consommateurs d'espace, qui créent peu d'emplois et qui génèrent un important trafic de camions.

Des initiatives financières ont été évoquées, telles que des incitations fiscales pour attirer les entreprises à Laval (crédit d'impôt ou de taxe). Des entrepreneurs ont aussi proposé un crédit de taxe pour les bâtiments écoresponsables.

Quelques idées ont été soulevées : créer un comité permanent regroupant les gens d'affaires, la Ville et des citoyens, susciter des partenariats entre les gens d'affaires et le milieu communautaire ou encore développer une nouvelle agriculture comme l'agrotourisme.

#### **4.7.4. Le centre-ville**

Comme dans les rencontres de citoyens, la question du centre-ville a suscité quelques débats, notamment autour de la difficulté à l'identifier clairement.

Les participants souhaiteraient une mixité de services (bureaux, restaurants, commerces), des segments résidentiels plus compacts, des espaces publics animés avec des secteurs piétonniers, une meilleure desserte en transports en commun et une mise en valeur de la culture. Quelques participants voudraient un quartier durable, qui proposerait des espaces verts et des toits végétalisés ou blancs.

Les inspirations ont été nombreuses et variées : Paris, Marseille, Barcelone et Venise pour la convivialité des espaces publics, la présence de places publiques, les lieux d'intérêt à distance de marche et la sécurité des cyclistes. Orlando a été citée pour le déplacement en train entre les pôles structurants. Des exemples québécois : le Vieux-Longueuil, la verdure dans le Quartier 10-30 à Brossard, la démarche de développement durable du quartier Bois-Franc à Saint-Laurent, et l'île des Moulins et le Centre de la nature pour les espaces verts.

#### **4.7.5. Les artères**

La question des artères a soulevé des enjeux similaires à ceux des rencontres citoyennes. Les gens d'affaires souhaitent que les artères structurantes de Laval soient plus praticables à pied, avec des trottoirs larges, qu'elles offrent des services tels que des terrasses. Des initiatives simples ont été proposées, comme du verdissement qui cacherait les activités industrielles. Afin de diminuer les îlots de chaleur, des participants ont évoqué la création de corridors verts, c'est-à-dire des artères verdoyantes et végétalisées. Les boulevards gagneraient à se développer en profitant des espaces de stationnement en bordure de chaussée pour devenir plus habités et conviviaux. Il a aussi

été demandé d'apporter un soin particulier aux voies près des berges. Plusieurs s'attendent d'ailleurs à de pouvoir naviguer facilement sur les rivières. Le boulevard des Laurentides a été cité comme voie à requalifier. Le boulevard Saint-Martin devrait, aux yeux des participants, se pourvoir de transports en commun plus efficaces.

De manière générale, on demande un travail sur les axes est-ouest afin de consolider les connexions sur le territoire. L'A-440, l'A-13 et les abords du Cosmodôme gagneraient à accueillir plus de densité. L'A-15 est vue comme une fracture en même temps qu'une vitrine qu'il faudrait valoriser. Le secteur des boulevards Daniel-Johnson, Le Carrefour et Le Corbusier profiterait d'une deuxième ligne de commerces qui borderait davantage les voies de circulation. Les secteurs patrimoniaux dans les noyaux villageois doivent être valorisés. Un participant a cité le boulevard Lévesque entre le pont Pie-IX et la berge de la Brise, qui devrait proposer une plage, étant déjà pourvue d'une piste cyclable. Dans ce secteur, la montée Masson a été qualifiée de peu attrayante. Enfin, à l'ouest, quelques participants ont insisté sur la nécessité de connecter le boulevard de la Renaissance à la gare Sainte-Rose.

## 4.8. Les commentaires additionnels

### 4.8.1. Forum d'échanges en ligne, Facebook et courriels

Plusieurs citoyens se sont exprimés sur le site Web [www.repensonslaval.ca](http://www.repensonslaval.ca), sur Facebook ou en envoyant des courriels. Les commentaires visent souvent à compléter les tables de consultation publique grâce à des suggestions sur les mesures de protection de l'environnement ou les possibilités d'aménagement. Les commentaires expriment parfois des inquiétudes quant au développement futur du territoire, notamment sur la question de la densité. De plus, des suggestions quant à l'amélioration du processus de consultation publique ont été formulées.

#### **Lutter contre les pollutions sonore et lumineuse**

Étant donné l'ampleur des sujets à aborder lors des consultations publiques, il était difficile de se concentrer sur des sujets très précis tels que les pollutions sonore et lumineuse. Ces deux aspects devraient tout de même être pris en considération lors de l'élaboration du SAD.

#### **Encourager et sécuriser les transports actifs**

Selon un citoyen, sans des avantages financiers importants pour les habitants, il sera difficile de changer les modes de déplacement et les habitudes des résidents. La gratuité des transports en commun serait la meilleure solution pour encourager les citoyens à délaissé leur automobile.

Concernant la marche, plusieurs citoyens ont insisté sur le fait que des trottoirs devraient être aménagés partout dans la ville de Laval. Actuellement, il en manque à de nombreux endroits, par exemple, sur le boulevard Saint-Martin entre la 100<sup>e</sup> Avenue et la rue Montgolfier, sur le boulevard Le Carrefour à l'ouest du boulevard Daniel-Johnson, sur le boulevard Chomedey au nord du boulevard Saint-Martin, et à plusieurs endroits sur le boulevard Le Corbusier.

Les déplacements des cyclistes devraient être davantage sécurisés. Il faudrait par exemple élargir les voies pour les cyclistes le long de l'avenue Papineau, dans Auteuil et Vimont. Il est possible de s'inspirer de ce qui a été fait sur le boulevard Chomedey proche de l'A-440. De nouvelles pistes cyclables devraient être développées à Laval, tant le long des berges que dans les terres de culture afin de proposer des itinéraires intéressants à parcourir pour les familles.

Les voies des circulations autour de l'hôtel de ville devraient être repensées. Le boulevard Chomedey menant au pont Lachapelle devrait lui aussi, être doté d'une piste cyclable.

Un sentier sécuritaire et éclairé devrait traverser le bois Armand-Frappier afin de rendre le bois plus convivial et d'assurer un lien utile favorisant le transport actif.

Une nouvelle clinique médicale existe à présent sur l'avenue Marcel-Villeneuve entre la rue de l'Harmonie et la montée du Moulin. Elle n'est pas accessible par les transports en commun, il n'y a pas de piste cyclable ni de trottoirs pour s'y rendre. Des aménagements sont nécessaires pour que la clinique soit accessible à tous.

#### **Éviter d'imposer des règles aux propriétaires**

Une citoyenne pense que la Ville de Laval devrait acheter à prix raisonnable les terrains qu'elle souhaite protéger plutôt que d'imposer des mesures particulières aux propriétaires fonciers.

#### **Aménager des parcs de planche à roulettes de meilleure qualité**

La Ville de Laval devrait être dotée de parcs de planche à roulettes de qualité, tels que ceux qui existent à Repentigny et à Boisbriand. Actuellement, il n'y en aurait pas assez sur le territoire lavallois et les habitants seraient

obligés de fabriquer eux-mêmes de nouveaux modules ou de réparer les anciens afin qu'ils soient sécuritaires pour les usagers. Une citoyenne se dit prête à payer de nouvelles taxes pour ce type d'aménagement.

### **Installer des équipements sportifs pour les aînés**

La proportion d'aînés à Laval augmentera dans les prochaines années. La Ville devra donc adapter ses politiques, ses services et ses structures en fonction de la démographie. Ainsi, afin de favoriser la santé des aînés, elle pourrait aménager, dans les secteurs où la concentration d'aînés est forte, des équipements de conditionnement physique destinés aux adultes. Cela pourrait par exemple se faire au parc Robert-L'Herbier, et la Ville pourrait s'inspirer du jardin de la résidence Villagia.

### **Embellir le secteur autour du parc Joachim-Du Bellay**

Le secteur autour du boulevard Saint-Elzéar, entre les boulevards Curée-Labelle et Daniel-Johnson s'est largement densifié ces dernières années. Il nécessite des mesures d'embellissement par des aménagements à échelle humaine. Le terrain prévu pour prolonger le boulevard Chomedey pourrait être transformé en parc linéaire qui communiquerait avec le parc Joachim-Du Bellay qui doit, lui aussi, être mis en valeur au sud.

### **Créer une place Marc-Aurèle-Fortin**

Un citoyen suggère qu'une place nommée Marc-Aurèle-Fortin soit aménagée proche du Vieux-Sainte-Rose, car le peintre y a produit plusieurs de ses toiles et y possédait une maison. La place pourrait être plantée d'ormes d'Amérique ou d'espèces résistantes à la graphiose de l'orme. Elle pourrait se situer près du carrefour du boulevard Sainte-Rose, de l'avenue de la Renaissance et de l'A-15.

### **Aménager un nouveau camping municipal**

Afin de proposer une offre touristique attractive et de retenir les *snowbirds* à Laval, il serait intéressant de construire un nouveau camping municipal où la Fédération québécoise de camping et de caravanning, secteur Laval, pourrait organiser des événements attrayants.

### **Créer un complexe aquatique**

Un complexe aquatique avec des jeux d'eau, comme il en existe à Terrebonne ou à Saint-Eustache, serait apprécié à Laval.

### **Réaménager le parc Prévost**

Si l'aréna du parc Prévost dans Vimont est détruit, il serait intéressant de créer un centre d'activités familial dans ce parc.

### **Commentaires sur la densification du territoire**

Des inquiétudes quant à la nécessité de densifier ont été exprimées. Selon un citoyen, plusieurs études montrent que la densité pourrait engendrer une plus grande criminalité ; de ce fait, il se dit opposé à l'idée de densifier le territoire de Laval.

### **Suggestions pour le déroulement des tables de consultation publique**

Selon un citoyen, la planification de la ville de Laval nécessite de l'innovation, des réformes originales, afin d'en faire une ville vraiment progressiste. Pourtant, la formule adoptée lors des consultations publiques ne donne pas assez la possibilité aux citoyens de s'exprimer sur tous les sujets qu'ils souhaitent, car les questions sont orientées. Les citoyens devraient soumettre leurs idées par écrit sans répondre à des questions précises.

## 5. Grands constats

Dans le cadre de la démarche participative sur la révision du schéma d'aménagement et de développement de Laval, les participants ont fait part de leurs préoccupations et de leurs souhaits pour le futur de leur ville. Des visions ont été discutées, des aspirations partagées et des propositions soulevées. Bien que les groupes rencontrés aient été divers, les attentes globales ont généralement été communes et plusieurs faits saillants ressortent des débats.

### L'attachement aux noyaux villageois

Les participants ont démontré leur fort attachement aux villages d'origine qui constituaient l'île Jésus. D'un point de vue identitaire, ils ont souligné l'importance du maintien des particularités de chaque secteur. Selon eux, ces cœurs historiques devraient être le moteur du développement de Laval. Leur vitalité économique mériterait donc d'être soutenue et encouragée afin de perdurer. En matière d'aménagement, les participants souhaiteraient que ces secteurs se densifient et accroissent leur mixité afin de produire de véritables centres multifonctionnels. La force de Laval devrait reposer sur la connexion de ces différents pôles entre eux.

### Les débuts d'un centre-ville

Bien que ses limites soient encore floues, la majorité des participants ont identifié le centre-ville de Laval comme le secteur autour du métro Montmorency. Tout comme les noyaux villageois, les participants souhaitent que ce lieu soit densifié et que les fonctions y soient multipliées, afin d'y retrouver une animation constante, de jour comme de soir. Pour un grand nombre de participants, le centre-ville doit être un lieu de rassemblement et de rencontre, qui prône l'inclusion, le partage mais aussi la qualité esthétique et architecturale.

### Un retour à l'échelle humaine

Malgré la diversité des débats, la question de l'échelle humaine est régulièrement revenue dans les échanges. Les Lavallois rencontrés ont clairement souligné l'envie de retrouver leur ville en tant que piétons. Ils ont fait part de leur difficulté à se déplacer à pied ou en vélo à cause d'un manque d'installations dédiées qui les oblige souvent à utiliser leur automobile. Les attentes en matière de déplacements actifs sont donc importantes et constituent un des souhaits les plus souvent cités. Les participants souhaitent également entretenir le lien social. Que ce soit dans les pôles centraux ou dans les secteurs à développer, ils demandent des lieux de rencontre et d'appropriation de l'espace public qui font encore trop souvent défaut. Ils ont également insisté sur l'importance d'augmenter la mixité résidentielle afin d'accueillir tous les types de ménages et d'individus.

### L'omniprésence de la circulation automobile

Les participants ont débattu de la surreprésentation de l'automobile dans leur ville. La présence de plusieurs voies rapides morcelle le territoire et participe à l'enclavement de certains quartiers, et le réseau secondaire propose trop peu de solutions de rechange. Les citoyens aimeraient que le réseau de transport en commun se développe et relie l'ensemble des secteurs du territoire. La notion de développement durable a également été au cœur des débats. Le recours trop systématique à la voiture et l'emprise foncière dédiée à la circulation et au stationnement concourent non seulement à une dégradation du paysage, mais aussi à l'impossibilité de densifier les abords des artères et à la croissance des îlots de chaleur.

### La mise en valeur des atouts de Laval

Le territoire lavallois recèle de nombreux atouts, bâtis et naturels, dont les citoyens rencontrés se sont dits fiers. Les lieux d'intérêt patrimonial ont été ciblés et se sont révélés fédérateurs pour la population. Les milieux naturels ont également fait très largement consensus auprès des participants. Le caractère agricole du territoire est cher aux Lavallois, qui souhaiteraient le voir pris en compte dans le développement de la ville. Les espaces forestiers et aquatiques représentent une richesse qui mérite une valorisation par des activités récréotouristiques en même temps qu'une protection accrue. En plus de leur valeur historique et écologique, ces lieux contribuent largement au rayonnement et à l'attractivité du territoire.

**Un intérêt particulier pour les berges**

Parmi les divers atouts de Laval, les berges sont clairement ressorties en tant que ressources remarquables. D'une manière générale, les participants ont identifié des berges à protéger et d'autres à exploiter. Dans le premier cas, les berges doivent demeurer inchangées, bien que leur patrimoine historique et naturel mérite d'être mis en valeur. Dans le second cas, on préconise un meilleur aménagement avec une programmation d'activités permettant de profiter du bord de l'eau lavallois. Dans tous les cas, les participants ont été catégoriques quant à l'élaboration d'un cadre législatif interdisant le développement immobilier sur le territoire des berges.

Figure 8 : Synthèse des grands constats

