

Laval devient une ville (2)

Chronique du 16 septembre 2024

La mémoire est une faculté qui oublie. Je vous pardonne de ne plus vous souvenir d'une première chronique intitulée **Laval devient une ville**, datée du 11 février 2020. Si je reprends aujourd'hui ce titre, c'est qu'il y a du nouveau.

La semaine dernière, le maire Stéphane Boyer a dévoilé le plan d'ensemble du futur quartier **Carré Laval**, qui deviendra une composante du nouveau centre-ville de Laval.

Comment ça, du **NOUVEAU** centre-ville ? Est-ce à dire qu'il y en avait un **ANCIEN** ?

Avant de parler du **Carré Laval**, un retour en arrière s'impose.

Premier centre-ville

Au tournant des années 1970, le centre commercial **Carrefour Laval**, sis au croisement des autoroutes A-15 et A-440, a été présenté comme ayant vocation à constituer le centre-ville de Laval.

Il faut ici reconstituer le contexte. Par la construction de Place Ville-Marie, dix ans plus tôt, Montréal était entrée avec panache dans le club des grands centre-ville nord-américains. Suivant la pensée urbanistique de l'époque, le centre-

ville de Montréal concentrerait un ensemble de fonctions à caractère métropolitain, voire national (le Québec, voire l'Est du Canada). Parallèlement, l'urbanisme appelait la création de pôles de second rang. Suivant le modèle américain standard, ces pôles entièrement dépendants de l'automobile privée émergeraient au croisement de deux autoroutes. Par ailleurs, la règle de la partition fonctionnelle de l'espace urbanisé impliquait une forme spécifique au pôle : le centre en serait occupé par un grand centre commercial, entouré comme il se doit par des milliers d'espaces de stationnement, mais aussi par des hôtels, des immeubles à bureaux et quelques immeubles résidentiels de haute densité.

C'est précisément l'entrée de Laval dans la modernité nord-américaine, version 1970, qu'illustre l'image ci-haut.

Premier projet de centre-ville, 1970



Second centre-ville

La station de métro Montmorency a été inaugurée en 2007, face au **Collège Montmorency** (1976), jusqu'alors seul établissement d'importance perdu au milieu d'immenses terrains vagues et océans de stationnements. L'**Université de Montréal** a été la plus prompte à réagir en inaugurant son pavillon Laval (2011), qui jouxte immédiatement la station de métro. Il aura toutefois fallu attendre 10 ans avant d'assister à l'inauguration de la **Place Bell** (2017) et d'entendre parler pour la première fois d'un projet phare, **Espace Montmorency** (2024), qui confirmerait la volonté des autorités lavalloises de faire du pôle Montmorency le nouveau centre-ville de Laval.

Espace Montmorency, conjointement réalisé par Montoni et le Fonds immobilier de solidarité de la FTQ a été inauguré en juin dernier.

- 1,3 million de pieds carrés de planchers;
- 717 logements locatifs;
- Un hôtel de 188 chambres;
- 350 000 pieds carrés (pi²) d'espace à bureau;
- 175 000 pi² de commerces;
- Cour intérieure et autres espaces verts totalisant 50 000 pi²;
- Stationnement intérieur de 1 400 places.

Je suis allé visiter Espace Montmorency jeudi dernier.

Espace Montmorency, 12 septembre 2024



La mise en oeuvre paraît assurée, bien qu'elle n'intervienne pas avant 2029, puisque la Société de développement Angus (SDA) a en main une entente pour construire 500 logements abordables, vraisemblablement aux conditions que nous avons vu la semaine dernière¹, 500 autres logements, au prix du marché ceux-là, ainsi qu'un premier immeuble destiné à l'innovation économique et aux activités communautaires.

Moi, ce qui m'a le plus surpris, ce fut d'entendre le maire Boyer affirmer que ce projet s'inscrivait dans le cadre du développement du centre-ville de Laval.

Centre-ville, projet global

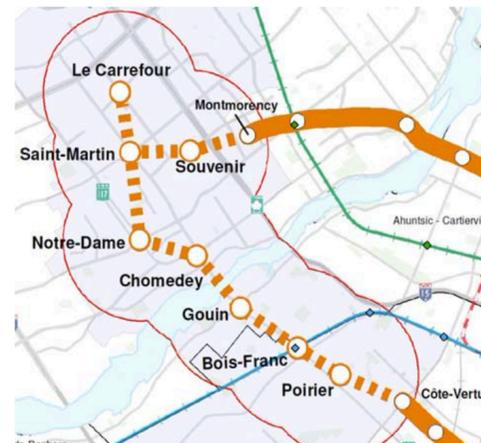
Les deux conceptions du centre-ville de Laval, celle des années 1970 et celle des années 2010, ont effectivement fini par se rejoindre et définir le projet global illustré en annexe.

La STM projette depuis longtemps de prolonger le bras ouest de la ligne Orange du métro afin de desservir Laval par une seconde ligne se rendant jusqu'au Carrefour Laval. Dans ce contexte, le bras est de cette même ligne Orange serait prolongé, afin de réaliser l'interconnexion des deux bras.

Dans ma chronique du 2 mars 2023, je me suis dit en désaccord avec ce projet d'au moins 15 milliards de dollars², quand il serait si facile de prolonger la ligne Orange Est de l'actuelle station Montmorency à la futur station Le Carrefour, tel qu'illustré en annexe.

Bien sûr, il va falloir beaucoup de rapiéçage avant que ce projet global de centre-ville ait pris une forme cohérente. Mais d'un autre côté, c'est l'état totalement déstructuré actuel des lieux qui constitue une formidable opportunité. Car si l'on compte les terrains du Centre Laval, du Centre 2000, du site aujourd'hui désaffecté Brault & Martineau, pour s'en tenir à ces seuls 3 exemples, ce sont minimalement 50 hectares de terrains vagues et de stationnements de surface qui ne demandent qu'à contribuer à l'érection du centre-ville de Laval. En ajoutant le Carré Laval, le potentiel des lieux n'est pas inférieur à 20 000 logements.

Projet STM/AMT 2011



Mot de la fin

Laval est indéniablement sur la bonne voie pour réaliser ce projet auquel il aurait été bien difficile de croire il y a quelques décennies à peine, devenir une ville.

¹ Une contribution d'environ 200 000 \$ par logement de Québec et d'Ottawa, visant à couvrir l'écart entre les coûts de construction et l'abordabilité des loyers.

² Il ne s'agit pas que d'une question d'argent. Mon principal reproche à l'endroit de la STM tient à ce que c'est vraisemblablement sa crainte de mettre ce Grand Projet en péril qui l'a faite s'opposer, au cours des dernières années, au prolongement de Côte-Vertu à Bois-Franc, ce qui dès la fin de cette année eut permis de réaliser l'interconnexion avec la gare REM du même nom.

Centre-ville de Laval, projet global (approximativement 3,5 km X 2,5 km)

