

SCHÉMA
D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ
DE LA VILLE DE LAVAL

**UN MÉMOIRE
DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE LAVAL**

**CHAMBRE
DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE
DE LAVAL**

AVANT-PROPOS

La Chambre de commerce et d'industrie de Laval (CCIL) suit le processus de révision du Schéma d'aménagement de la Ville de Laval avec beaucoup d'intérêts. L'importance des enjeux, qui sont au cœur de la mission de la CCIL, et l'impact à long terme des décisions qui seront prises sur le développement de Ville de Laval l'a amenée à déposer un mémoire auprès des autorités en vue de l'audience publique du 11 mai 2017.

D'entrée de jeux, elle tient à souligner les efforts, voir le progressisme que démontre la Ville de Laval à travers son second projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé. Suite à l'analyse du document, elle a constaté que la majeure partie des orientations stipulées concordaient avec les siennes. Elle soumet dans ce mémoire des commentaires et recommandations dans le but de participer à la réflexion devant mener à terme le processus de révision du Schéma d'aménagement. Elle espère

pouvoir contribuer à ce document de planification dans la façon dont elle, et les entreprises qu'elles représentent, occuperont le territoire de Laval pour les prochaines années. Elle souhaite ardemment qu'au terme de ce processus, ce document soit réellement porteur de changements et que ces différentes orientations soient mises en œuvre. Ainsi, elle pourra constater que dans les prochaines années, la Ville de Laval sera complètement transformée en une ville humaine, verte et économiquement en santé.

Ce mémoire est le résultat d'une réflexion que poursuit la CCIL depuis les derniers mois. Cette réflexion l'amène aujourd'hui à un certain nombre de conclusions quant à des décisions que nous jugeons incontournables si la Ville de Laval souhaite réellement prendre le tournant du développement durable pour la création de la ville de demain.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de la chambre de commerce et d'industrie de laval	4
Sommaire	6
Introduction	7
Orientation 1 : gérer l'occupation du territoire lavallois de façon écoresponsable	8
1.1 Consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports	8
1.2 Optimiser l'occupation du territoire aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurants	12
1.3 Intégrer la dimension environnementale au coeur de la planification du territoire	13
1.4 Encadrer les contraintes d'origine naturelle et anthropique dans la planification du territoire	14
Orientation 2 : stimuler et promouvoir le dynamisme, l'innovation et le caractère identitaire de la ville	15
2.1 Créer un centre-ville multifonctionnel, attractif et performant	15
2.2 Reconnaître le caractère multipolaire du territoire par la consolidation des pôles de quartier	17
2.3 Promouvoir l'agriculture en tant que composante identitaire et économique du territoire	17
2.4 Soutenir le développement économique de la ville pour accroître son rayonnement	18
2.5 Protéger et mettre en valeur le patrimoine culturel	23
Orientation 3 : favoriser l'émergence de milieux de vie complets, inclusifs et à échelle humaine	23
3.1 Repenser la conception et la transformation des milieux de vie en relation avec l'expérience humaine	24
3.2 Garantir une offre résidentielle, des équipements et des services publics adaptés aux besoins des familles et de tous les citoyens	25
3.3 Encourager la vitalité culturelle et communautaire comme levier de développement social	25
3.4 Revitaliser les quartiers présentant des défis urbains et socio-économiques	26
Conclusion	27
Annexe 1	28

PRÉSENTATION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LAVAL

La Chambre de commerce et d'industrie de Laval rassemble les leaders d'affaires de son territoire pour construire un avenir riche et durable. Elle s'assure que chaque entreprise membre puisse avoir le soutien dont elle a besoin pour rayonner dans son marché. Elle est le porte-voix de la communauté d'affaires de Laval et représente les intérêts de ses membres auprès des différentes instances et ce, depuis maintenant 50 ans.

Grâce à ses valeurs citoyennes et à sa parfaite maîtrise des enjeux du monde des affaires, la CCIL rassemble les gens d'affaires de Laval et en fait une véritable communauté. Elle est la mieux désignée pour agir et s'exprimer en leur faveur. Elle est un acteur clé dans le développement économique de la région et une figure marquante dans le milieu des affaires québécois.

La CCIL prône les principes de développement économique durable et privilégie la coopération. Elle est une force motrice et initiatrice de changements qui fait appel à l'ouverture, la diversité, l'éthique et le partage. Toutes ses actions sont portées par une seule et même valeur : le bien commun.

REMERCIEMENTS

La CCIL remercie ses précieux bénévoles d'affaires qui ont participé à la réflexion de ce présent mémoire. Sous la présidence de Monsieur Daniel Lefebvre, associé chez Groupe Rousseau Lefebvre, le comité sur le Schéma d'aménagement a mis à profit l'expertise de ses membres au service de la communauté d'affaires.

- › Daniel Lefebvre, Groupe Rousseau Lefebvre
- › Michel Aubé, consultant
- › Stéphane Dick, Complexe sportif Guimond
- › Dominique Dupont, Lumen
- › François Fortin, Groupe Rousseau Lefebvre
- › Guy Garand, Conseil régional de l'environnement à Laval
- › Guy Picard, directeur général de la Société de transport de Laval
- › Geneviève Roy, Tourisme Laval
- › Hélène Veilleux, Cominar

La CCIL tient également à remercier les membres des comités suivant, qui ont permis de bien comprendre les enjeux et besoins sur le terrain et qui ont nourri les réflexions du comité sur le Schéma d'aménagement et de développement révisé.

COMITÉ PROX- INDUSTRIEL

- › Pierre Marchand, Industries Show Canada, président du comité
- › Raed Béchara, Industrie de Palettes Standard
- › Yves D'Astous, Brago Construction
- › Yves Goulet, Groupe Geloso
- › Mario Grenier, Dyne-A-Pak
- › Florent Picard, Florent Électrique
- › Nancy Salloum, Groupe Geloso
- › Kiril Tchomakov, Les Plastiques Balcan
- › Louise Villaggi, Clarins
- ›

COMITÉ DES ASSISES D'AFFAIRES ET DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

- › Michel Rousseau, Groupe Rousseau Lefebvre président du comité
- › Leila Aksiman, L.A. Qualité Conseil
- › Yves D'Astous, Brago Construction
- › Elisabeth Deschênes, ZA communication
- › Daniel Leclair, Pyxis Technologies
- › Hubert M. Makwanda, Concilium Capital Humain
- › Julie Perron, [co]motion, agitateur de culture
- › Hélène Veilleux, Cominar

COMITÉ DÉVELOPPEMENT DURABLE

- › Marisol Labrecque, Technologies Ecofixe présidente du comité
- › Raed Béchara, Industrie de Palettes Standard
- › Lucie Bourgeois, Umalia
- › Francine Craig, Cohésion-RSO
- › Pierre Fillion, Conseil des industries durables
- › Guy Garand, Conseil régional de l'environnement de Laval
- › Lise Lapointe, Terranova Worldwide Corporation
- › Daniel Lefebvre, Groupe Rousseau Lefebvre
- › Kerlando Morette, InnovaPub

SOMMAIRE

La Chambre de commerce et d'industrie de Laval a considéré aborder l'ensemble des éléments traités au sein du Schéma. Voici, en quelques points, sa position.

La CCIL encourage la Ville de Laval à :

1. Investir rapidement dans le réseau de transport actif et à mettre en œuvre rapidement le plan de mobilité active;
2. Bonifier l'offre en transport en commun afin de répondre aux besoins des entreprises en termes d'accessibilité de la main-d'œuvre. Le comité des parcs industriels de la CCIL, Prox-Industriel, s'engage à travailler en étroite collaboration avec la Ville de Laval sur tous nouveaux chantiers en matière de desserte en transport en commun;
3. Accompagner les entreprises à s'implanter dans des secteurs stratégiques afin de pouvoir répondre à leurs besoins;
4. Se positionner et à se montrer proactive face aux grandes instances gouvernementales sur des projets de transports structurants d'envergure métropolitaine;
5. Encourager la localisation des entreprises à forte densité d'emplois aux points d'accès et aux abords du réseau de transport collectif structurant en plus d'y augmenter les investissements municipaux pour assurer l'attractivité de ces secteurs;
6. Mettre en place des incitatifs financiers visant à accroître la plantation d'arbres et favoriser les mesures de verdissement sur les terrains privés commerciaux et industriels;
7. Investir équitablement sur l'ensemble du territoire. Elle souhaite voir un centre-ville fort qui soit complémentaire à une structure commerciale de type local, répartie au sein des pôles de quartier;
8. Élaborer et mettre en œuvre le plan d'action projeté en développement économique pour le territoire lavallois;
9. Réaliser une étude de caractérisation détaillée des espaces industriels existants;
10. Reconsidérer le secteur d'extension commercial régional;
11. Intégrer un chapitre sur le concept d'économie circulaire et de symbiose industrielle. C'est une priorité pour la CCIL et beaucoup de régions québécoises l'ont déjà intégré dans leurs secteurs industriels;
12. Investir massivement dans son espace public et civique, particulièrement dans la valorisation de ses quartiers anciens pour redynamiser l'offre commerciale et soutenir l'entrepreneuriat local;
13. Créer de la beauté au sein de ses paysages urbains. Toutes interventions devraient être guidées dans un souci de beauté, d'harmonie et d'esthétisme;
14. Faire preuve de leadership en termes d'aménagement du territoire et à mettre en œuvre les différentes recommandations inscrites dans le Schéma d'aménagement et de développement révisé.
15. Exercer un leadership fort et prendre des engagements clairs quant à un plan d'investissement structuré qui tient compte de tous les éléments essentiels à la réussite du Schéma.

INTRODUCTION

La qualité du milieu et des services offerts sont certainement des facteurs importants dans le choix d'une région pour les personnes, les industries, les commerces et les institutions. Occupant une île en plein développement, la Ville de Laval a un avantage supplémentaire par rapport à d'autres grandes villes non insulaires. Les deux (2) rivières qui la bordent sont un attrait important pour la région.

La mise en valeur de ces potentiels (espaces verts et bleus, la zone agricole, transport collectif et actif, quartiers et rangs patrimoniaux, secteurs industriels et commerciaux, etc.) renforcerait la capacité d'attraction de la Ville de Laval au plan économique, environnemental, culturel, social, récréatif et touristique.

De plus, en conservant, en intégrant et en mettant en valeur son patrimoine naturel dans tous les nouveaux projets et dans tous les projets qui seront revitalisés, la Ville de Laval s'engagerait définitivement dans la voie du développement durable qui respecte la capacité de support des écosystèmes (annexe 1).

Afin de maintenir et d'améliorer la qualité de l'environnement et surtout d'y parvenir, il nous faudra, municipalité, entreprises, commerces, institutions, organismes et individus, remettre immédiatement en question nos habitudes de vie et faire des choix logiques et exigeants.

Dans un contexte de développement durable pour la population lavalloise, il est primordial de favoriser et d'encourager la Ville de Laval à se développer en harmonie avec son environnement et de faire en sorte que ce développement soit économiquement, socialement, environnementalement et culturellement équitable. C'est pourquoi vous trouverez en annexe les 16 principes de la Loi sur le développement durable. En les intégrant dans le second projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé, la Ville de Laval serait la première ville au Québec à appliquer cette loi.

ORIENTATION 1 : GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS DE FAÇON ÉCORESPONSABLE

1.1 CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN ARRIMANT LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE ET LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

Enjeux :

La Ville de Laval s'est développée sur le territoire à partir d'un modèle fonctionnaliste, c'est-à-dire par la ségrégation des usages et autour de la voiture. Il est difficile de vivre et se véhiculer sans elle. En termes de desserte des secteurs d'emploi, les quartiers industriels génèrent un volume important de déplacements. Puisque la densité est faible, il est difficile d'offrir un système de transport efficace alternatif à la voiture. Malgré l'implication de plusieurs entreprises dans le financement du transport en commun, à travers les taxes municipales, certaines industries doivent combler leurs besoins par un système de transport privé. De plus, dans les secteurs industriels et commerciaux, les aménagements pour favoriser le transport actif sont absents.

Fait intéressant, les statistiques démontrent que la nouvelle génération possède de moins en moins de voitures et qu'elle obtient un permis de conduire plus tardivement que les générations précédentes. C'est donc un moment clé pour tabler sur le développement des modes de transport alternatifs.

1. PIÉTON

Position du Schéma :

Le Schéma reconnaît les nombreuses lacunes en matière d'aménagements pour piétons. Il stipule qu'ils devraient être une priorité notamment en période hivernale et plus particulièrement aux abords des générateurs de déplacement (p.2-66). D'ailleurs, la Ville de Laval a développé un plan de mobilité active pour répondre à cette problématique. À titre d'exemple, le projet n°18 de l'objectif 1.1 vise à poursuivre la mise en œuvre du *Plan de mobilité active de Laval*.

Proposition de la CCIL :

Malgré l'adoption du *Plan de mobilité active de Laval*, il est encore possible de constater qu'en période hivernale, les abords des stations de transport en commun (métro, gares, etc.) ne sont pas déneigés dans les heures qui suivent la tempête. Il n'est pas rare de voir des piétons dans les rues. Étant simple et facilement réalisable, contrairement à la construction de nouveaux liens et trottoirs qui demandent une certaine planification, le déneigement devrait être prioritaire et immédiat.

Au même titre que pour le réseau cyclable, la CCIL recommande de développer un réseau de marche structurant à travers la ville. Dans les axes spécifiés, une série de critères devraient être intégrés aux parcours, tels que la largeur des trottoirs, les aménagements soignés, l'utilisation de revêtements nobles, le verdissage et l'animation des trajets.

2. VÉLO

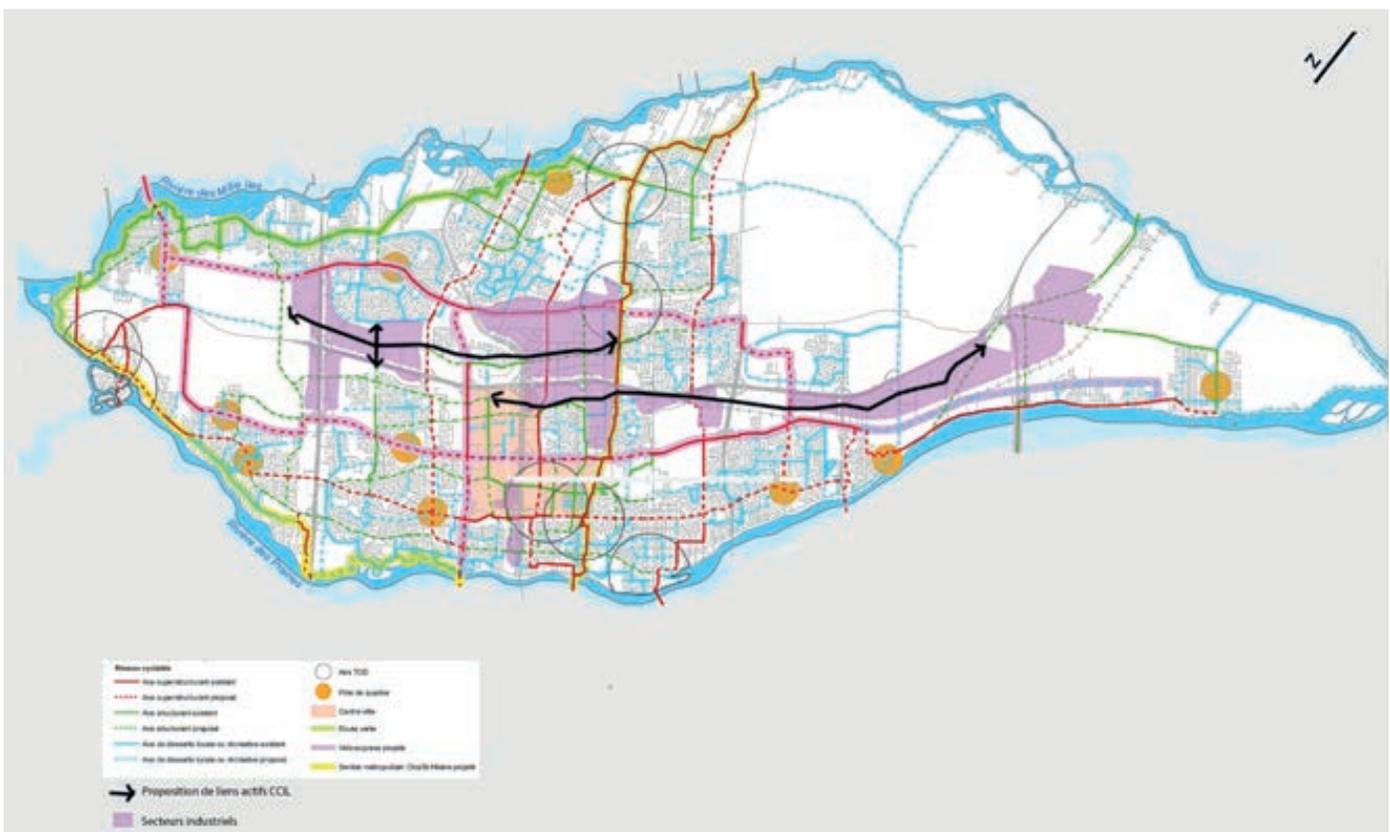
Position du Schéma :

La Ville de Laval planifie aménager un réseau *Vélo-express* traversant le territoire d'est en ouest et du nord au sud et empruntant un parcours continu, balisé et sécuritaire, qui permettrait d'atteindre plus facilement et plus rapidement les principaux opérateurs de déplacements.

Proposition de la CCIL :

La CCIL salue l'initiative de la Ville de Laval. En plus de répondre aux objectifs du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)* en termes d'interconnexions métropolitaine et régionale, le Schéma reconnaît qu'actuellement le réseau cyclable est davantage récréatif qu'utilitaire. Il démontre la volonté de développer un réseau qui serait une réelle offre complémentaire de déplacements fonctionnels sur le territoire. Toutefois, les réseaux structurants proposés sont majoritairement situés en périphérie des zones industrielles. Elle recommande à la Ville de Laval d'inclure un axe est-ouest structurant au centre des affectations industrielles. Le défi est d'autant plus difficile puisqu'il y a de nombreux enjeux de cohabitation entre les usagers de la route et la configuration étalée de la trame urbaine.

La CCIL recommande d'ajuster les réseaux actuels pour les rendre plus sécuritaires et plus attractifs. L'axe nord-sud de la route verte présente de nombreuses lacunes en termes de sécurité et de mise en valeur des paysages lavallois. L'ampleur des emprises routières possède un haut potentiel d'implantation de bandes et voies cyclables. Enfin, il serait intéressant d'implanter un système de vélo en libre-service, notamment dans l'affectation multifonctionnelle et les secteurs près des stations de métro.



3. LE TRANSPORT EN COMMUN

Position du Schéma :

Le Schéma démontre une étroite relation entre le développement projeté du territoire et le transport en commun. De plus, il intègre des projets structurants d'envergure régionale comme le prolongement du métro. À titre d'exemple, l'action n°11 vise l'amélioration de la performance du service d'autobus par la mise en place de mesures préférentielles et par l'implantation d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS), notamment sur les boulevards Le Corbusier, de la Concorde, des Laurentides, Notre-Dame, Curé-Labelle, Dagenais et Saint-Martin, et par la mise en œuvre du projet de service rapide par bus (SRB) sur Pie-IX en territoire lavallois.

Proposition de la CCIL :

La CCIL reconnaît l'effort de la Ville de Laval dans le dossier du transport en commun et tient à souligner la faible place réservée au système autoroutier dans sa cartographie, plus précisément dans le concept d'organisation spatiale. C'est un geste révélateur qui définit bien la position de la Ville face à l'automobile.

Le transport en commun est, selon la CCIL, un enjeu absolu. Plus particulièrement, le transport des employés qui constitue un apport vital nécessaire aux activités économiques de toute entreprise. C'est actuellement une réelle problématique en termes de capacité d'embauche de nouveaux employés. La congestion routière a aussi un impact significatif sur le transport de marchandises. Tout comme pour le réseau cyclable, il n'y a pas de réseau structurant qui traverse les zones industrielles d'est en ouest. L'autoroute 440 semble être le seul lien structurant. La CCIL recommande à la Ville d'intégrer à ses objectifs la création d'un lien de transport en commun structurant au sein de sa cartographie dans les secteurs industriels, au même titre que les autres secteurs du territoire. Il est souhaitable de voir se développer des liens forts entre les parcs industriels et les lignes de transport importants. Par son programme Prox-Industriel, la CCIL s'engage à travailler en étroite collaboration avec la Ville de Laval sur tous nouveaux chantiers en matière de desserte en transport en commun. Prox-Industriel permet de réunir les différents intervenants et industriels autour d'une même table afin de trouver rapidement des solutions concrètes et efficaces et répondre aux problématiques actuelles. La *Ligne 360* est un projet inspirant qui émane du milieu en partenariat avec les instances publiques. Un projet pilote semblable pourrait être mis en branle pour la desserte de certains secteurs industriels.

En ce sens, l'action n°4 propose d'élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière pour l'implantation des équipements structurants d'intérêt métropolitain et régional. La CCIL propose d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie semblable pour l'accompagnement des nouvelles entreprises en tenant compte de différents facteurs d'implantation comme la présence d'une desserte en transport en commun. Le service de développement économique de Laval devrait être un acteur de premier plan dans ce domaine. Prox-Industriel s'engage à travailler sur un projet de parrainage des nouvelles entreprises pour partager l'expertise acquise au fil des années.

La CCIL propose également de considérer le développement d'axes simples et efficaces est-ouest, nord-sud, comme étant de véritables leviers de développement économique. Des circuits d'autobus aux fréquences régulières et rapprochées (15 minutes) lanceraient un signal fort. Il faut sortir de la logique de rentabilité des circuits et voir le développement du territoire dans une perspective plus globale.

Dans un autre ordre d'idée, la CCIL recommande à la Ville de Laval de se positionner et de s'investir davantage face aux grandes instances gouvernementales sur des projets de transports structurants d'envergure métropolitaine. C'est en étant proactif qu'il sera possible d'avoir les fonds nécessaires pour la mise en place de tels projets. Concrètement, il faut se positionner face au Réseau électrique métropolitain (REM) et tabler sur un projet futur d'extension d'un axe nord-sud (St-Jérôme et le centre-ville de Montréal).

4. VOITURES

Position du Schéma:

Le Schéma fait état de projets routiers majeurs, comme le prolongement de l'A19, l'élargissement de l'A13 et le prolongement de la 440 vers l'ouest.

Proposition de la CCIL:

La CCIL demande à la Ville de Laval de justifier et d'argumenter les avantages de ces projets routiers afin de s'assurer qu'ils obtiennent un impact significatif sur la diminution des contraintes apportées par la voiture, en plus d'éviter l'accroissement du stock automobile à moyen terme. Ces projets doivent impérativement se justifier par des études origine/destination pour bien connaître la provenance et le déplacement des travailleurs et intégrer le fait que beaucoup d'automobilistes ne font que transiter par Laval et ainsi, participent aux problématiques de congestion. Toute analyse d'extension routière devrait tenir compte de la relation famille/travail (temps de déplacement), de la pollution par le bruit et lumineuse, des émissions de gaz à effet de serre, des accidents, du maintien des liens est-ouest, etc.

La CCIL recommande d'intégrer systématiquement des critères de mise en valeur des paysages routiers. À ce titre, elle devrait ajouter une action n°16 à la section orientation 1.1, soit d'intégrer des notions de qualités paysagères, de design, de signature visuelle et de verdissement dans tous projets de transports, notamment pour la liste de projets définis au projet n°17. Enfin, la Ville de Laval devrait travailler à déployer l'offre de service d'autopartage sur le territoire.

5. STATIONNEMENT

Position du Schéma:

Le Schéma reconnaît que certains secteurs comptent une offre de stationnement qui est doublée et non optimisée parce que les exigences de la réglementation d'urbanisme, quant au nombre de cases de stationnement hors rue à fournir, ne sont pas adaptées à la présence d'espaces de stationnement sur rue.

La demande réelle de stationnement doit également être étudiée de façon détaillée. La mise en relation de l'offre et de la demande permettra d'identifier des opportunités de consolidation.

Position de la CCIL:

La CCIL encourage la Ville de Laval, tel qu'énoncé à l'action n°6 de l'orientation 1.1, à élaborer et à mettre en œuvre une politique sur le stationnement afin d'assurer une meilleure gestion du stationnement pour l'ensemble du territoire de Laval. Toute une bibliographie traite de ce sujet, dont le guide du stationnement développé par le Conseil régional de l'environnement de Montréal publié en 2014.

Il est primordial de sensibiliser la Ville de Laval, et particulièrement les gens d'affaires, aux impacts et aux coûts réels d'une case de stationnement, non seulement en termes économiques, mais également en termes de bien-être des citoyens et des travailleurs. Prox-Industriel désire entamer une réflexion avec la Ville sur l'offre de stationnement afin d'optimiser la valorisation économique du territoire.

1.2 OPTIMISER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE AUX POINTS D'ACCÈS ET AUX ABORDS DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANTS

Enjeux:

La Ville de Laval possède sur son territoire de nombreux accès à des réseaux de transport d'envergure métropolitaine (stations de métro, train de banlieue, futur REM). De plus, elle est tenue, de par les obligations énoncées au PMAD, de projeter 40% des nouveaux ménages aux abords de ces stations.

Proposition du Schéma:

Encourager la localisation des entreprises à forte densité d'emplois aux points d'accès et aux abords du réseau de transport collectif structurant. À titre d'exemple, l'action n°3 vise à élaborer une stratégie d'investissement spécifique aux aires TOD afin de prioriser les investissements municipaux pour assurer l'attractivité de ces secteurs et accroître les retombées fiscales pour la Ville et la collectivité lavalloise. Au même titre, l'action n°7 vise à établir des partenariats avec des acteurs publics, privés et institutionnels de façon à contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière dans les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés. Enfin, le projet n°11 propose de redévelopper et mettre en valeur les équipements municipaux à proximité de la station de métro Cartier.

Proposition de la CCIL:

La CCIL ne peut que saluer ces objectifs. Elle est d'avis que la clé de la valorisation territoriale est l'investissement public. Les personnes sont prêtes à vivre à proximité de leur lieu de travail à la condition qu'il y ait des espaces verts, des trottoirs, un réseau cyclable et des services de proximité. Laval souffre depuis trop longtemps d'un manque d'appropriation et d'investissement de la part de ses instances municipales. Afin de soutenir la vitalité commerciale, elle devrait prioriser l'implantation de la fonction publique municipale dans les aires TOD et les zones de requalification. À l'image du Vieux-Terrebonne, la présence des employés de l'administration publique dans ces secteurs stratégiques assure la vitalité de l'offre commerciale, notamment en termes de restauration.

1.3 INTÉGRER LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE AU COEUR DE LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE

Enjeux:

Les problématiques urbaines liées à nos mauvaises habitudes sont bien connues. Nous n'avons qu'à penser aux îlots de chaleurs, à la congestion, à la qualité de l'air, à la gestion des eaux de ruissellement, à la nuisance anthropique, à la biodiversité et aux milieux naturels, etc. Il est important pour une ville, dans un contexte de compétitivité, d'y apporter des solutions.

Position du Schéma:

La Ville de Laval s'investit désormais dans un virage qui vise à transformer les contraintes environnementales en écobénéfices (p.3.14). À titre d'exemple, l'action n°2 vise à mettre en place des incitatifs financiers visant à accroître la plantation d'arbres et à favoriser les mesures de verdissement sur les terrains privés commerciaux et industriels. Le projet n°17 propose d'aménager des îlots de fraîcheur à des endroits stratégiques dans le centre-ville et dans les pôles de quartier. Enfin, il propose d'inclure à la réglementation des dispositions visant à réduire les îlots de chaleur (toitures blanches, plantation d'arbres, réduction des superficies minéralisées, etc.), à favoriser l'implantation de pratiques de gestion optimale des eaux pluviales et à intensifier le verdissement sur l'ensemble du territoire.

Proposition de la CCIL:

Les secteurs industriels et commerciaux sont particulièrement touchés par le manque d'espaces verts. L'indice de canopée est extrêmement faible. La CCIL encourage les propositions énoncées par le Schéma. Il est important de mettre en place des mesures afin d'atteindre l'objectif de 15% prévu dans le *Plan d'action canopée* pour ces secteurs. Tous projets de développement ou de redéveloppement devraient miser sur la création et le maintien de milieux naturels. Ils devraient être un élément structurant.

1.4 ENCADRER LES CONTRAINTES D'ORIGINE NATURELLE ET ANTHROPIQUE DANS LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE

Enjeux:

Les quartiers industriels sont des milieux à fort potentiel de contraintes de nature anthropique.

Position du Schéma:

Il propose de documenter et de reconnaître les secteurs affectés de contraintes et d'intégrer intelligemment les usages nuisibles. À titre d'exemple, le projet n°15 propose de valoriser les matières organiques et d'aménager des écocentres sur le territoire lavallois en minimisant les impacts sur les secteurs environnants.

Proposition de la CCIL:

Tel que spécifié dans le plan d'action au point n°3 de l'objectif 2.3, la CCIL encourage la Ville de Laval à réaliser une étude de caractérisation détaillée des espaces industriels existants. Elle permettra de comprendre la réalité de ces espaces et de hiérarchiser les secteurs pour mieux les aménager en fonction des risques et de l'intensité des activités. De plus, elle réaffirme la nécessité d'aménager un écocentre sur le territoire pour la valorisation des matières résiduelles tel que spécifié au projet n°15 et au chapitre 8 où 4,5M\$ seront réservés pour la création d'un écocentre principal. Toutefois, elle recommande que tout un réseau doive être déployé au sein du territoire pour favoriser la proximité des résidents à cette infrastructure. C'est la meilleure stratégie pour assurer une fréquentation optimale.

ORIENTATION 2 : STIMULER ET PROMOUVOIR LE DYNAMISME, L'INNOVATION ET LE CARACTÈRE IDENTITAIRE DE LA VILLE

2.1 CRÉER UN CENTRE-VILLE MULTIFONCTIONNEL, ATTRACTIF ET PERFORMANT

Enjeux :

La Ville de Laval est depuis toujours en quête de son centre-ville. Il est difficile d'appeler centre-ville un espace monofonctionnel aménagé pour la voiture avec ses grands stationnements et son manque de liens entre les espaces. Pour assurer son rayonnement et sa compétitivité, il est primordial de retisser cet espace et de l'humaniser, c'est-à-dire de développer la mixité des fonctions, le connecter au réseau de transport en commun, et y introduire des institutions d'envergure métropolitaine pour assurer son dynamisme.

Selon l'étude du Groupe Altus pour la Ville de Laval, *Analyse de la fonction commerciale de la Ville de Laval*, réalisée en juin 2015, le secteur apparaît comme étant en situation de suroffre dans toutes les catégories commerciales, à l'exception des biens courants.

Position du Schéma :

Il mise sur le caractère unique de ce secteur de la ville. À titre d'exemple, les actions n°1 et n°7 visent toutes deux à établir des partenariats avec des acteurs publics, privés et institutionnels de manière à contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière du centre-ville. Un des sous-objectifs stipule de favoriser la concentration des espaces à bureaux au centre-ville.

Pour le centre-ville, il est écrit au point 7-22 du document complémentaire que les nouveaux centres commerciaux de grande surface situés dans l'aire d'affectation « Multifonctionnelle » devront être autorisés seulement dans un bâtiment d'usages mixtes comportant au moins trois étages.

Le centre-ville est donc une priorité.

Position de la CCIL :

Elle est d'avis de nuancer la position du Schéma et d'y voir davantage la notion de complémentarité commerciale avec le reste du territoire. Elle prône la vision d'un centre-ville fort au sein d'une structure commerciale complémentaire répartie sur l'ensemble du territoire. La CCIL partage la recommandation de l'étude du Groupe Altus, soit qu'il y a tout lieu de maintenir la structure actuelle, c'est-à-dire un pôle structurant au cœur de la ville et des pôles plus petits en périphérie. À la lumière des résultats qui parlent de suroffre, il devient d'autant plus pertinent de miser sur la mise en valeur de l'offre commerciale dans les pôles de quartier. Dans le même sens, la CCIL recommande d'intégrer la présence d'espaces commerciaux à la fois au centre-ville et dans tous les secteurs définis comme étant stratégiques identifiés au Schéma, c'est-à-dire les aires TOD et les pôles de quartier.

En termes d'aménagement, la nouvelle structure urbaine à développer devra encourager les déplacements à pied et à vélo. Il faut des réseaux sécuritaires, attrayants et frais. On doit s'inspirer des centres-villes où les déplacements actifs sont nombreux et comprendre leurs facteurs de succès. La carrière Lagacé présente un potentiel de mise en valeur important. De plus, la création d'un grand parc public pourrait être la prémisse d'un projet urbain novateur à l'image du parc St-Roch à Québec qui a su revitaliser un quartier complet. Il serait l'élément signature et générateur du nouveau centre-ville.

La création d'un milieu urbain durable est essentielle au soutien d'une vie économique florissante. En ce sens, le centre-ville devrait se développer autour de quatre pôles d'excellences : le tourisme, l'enseignement supérieur, les arts et la culture et l'entrepreneuriat. Le cadre de vie urbain devra être favorable à l'éclosion et au soutien de ces quatre axes structurants. Un centre-ville de qualité ne pourra que stimuler l'innovation et le transfert technologique et, agir comme incubateur aux industries de pointe, en plus de définir l'identité lavalloise.

La CCIL se soucie particulièrement de l'accessibilité au centre-ville. Avec l'avènement de nouveaux usages, il est évident que la structure automobile actuelle n'est pas adaptée pour assurer la fluidité des déplacements. L'offre de transport en commun n'est pas optimale et le stationnement est une problématique qui ne pourra que s'envenimer. La CCIL demande à la Ville de se pencher rapidement sur cet enjeu. Le transport des personnes et des marchandises à l'intérieur de ce périmètre est primordial pour assurer son attractivité.

Par ailleurs, la CCIL recommande de mettre en place une structure de gouvernance efficace, fluide et souple qui regroupera les acteurs socioéconomiques afin de valoriser l'émergence d'idées et de collaboration pour assurer un développement harmonieux et durable du centre-ville.

2.2 RECONNAÎTRE LE CARACTÈRE MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE PAR LA CONSOLIDATION DES PÔLES DE QUARTIER

Enjeux :

Il est flagrant de remarquer à quel point les anciens noyaux villageois ont été oubliés au fil des dernières décennies. Malgré un potentiel immense, ils sont pour la plupart éteints et dévitalisés. Ils sont pourtant la clé pour la création de vies de quartiers dynamiques et pour fortifier le sentiment identitaire et d'appartenance de ses citoyens.

Position du Schéma :

Il souhaite faire des pôles de quartier des lieux de convergence sociale, économique, culturelle, récréative et communautaire, ce qui signifie également d'y créer les conditions propices à l'émergence d'une mixité de fonctions. De plus, il cherche à prioriser les investissements municipaux dans les pôles de quartier existants et à aménager des espaces publics et des lieux de rassemblement adaptés aux caractéristiques de chaque pôle de quartier et aux besoins des résidents. À titre d'exemple, l'action n°2 propose de prioriser les investissements municipaux visant à compléter les réseaux de transport actif existants et le réaménagement des espaces verts et des espaces publics à l'intérieur des pôles de quartier.

Position de la CCIL :

Elle ne peut que saluer les objectifs de la Ville de Laval. Tel qu'il a déjà été mentionné dans les pages précédentes, il est impératif que la Ville investisse dans l'espace public pour générer de la richesse collective. Ces pôles doivent être mixtes et recevoir des usages liés aux commerces, aux bureaux et à l'emploi. Tous les travailleurs de ces pôles participeront à la vitalité économique des différents pôles. Le développement de réseaux actifs attractifs devrait favoriser l'accessibilité des résidents et lier les différents pôles entre eux.

2.3 PROMOUVOIR L'AGRICULTURE EN TANT QUE COMPOSANTE IDENTITAIRE ET ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Enjeux :

La Ville de Laval peut s'enorgueillir de son territoire agricole qui rayonne à l'échelle de la province. C'est une grande fierté pour sa population en plus d'être le paradis des cyclistes.

Position du Schéma :

Il stipule notamment d'assurer l'occupation dynamique du territoire agricole et de stimuler les échanges entre les territoires agricole et urbain. À titre d'exemple, le projet n°4 vise à encourager les kiosques à la ferme et les réseaux de distribution locaux, notamment par l'aménagement de marchés dans les pôles de quartier et ailleurs sur le territoire.

Position de la CCIL :

Elle va dans le même sens que les spécifications du Schéma. Toutefois, elle recommande de développer et de spécifier à l'intérieur de ses documents des secteurs potentiels pour l'implantation d'un marché d'envergure municipale, tel que l'on en retrouve dans plusieurs villes, et ce, en plus des marchés de quartiers proposés au Schéma. Ils deviennent des institutions génératrices d'identité et de tourisme, en plus de rapprocher les producteurs et la population.

2.4 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA VILLE POUR ACCROÎTRE SON RAYONNEMENT

Enjeux:

Les secteurs commerciaux et les pôles industriels sont en proie à une forte compétitivité à l'échelle métropolitaine. Il est nécessaire d'optimiser leur rayonnement par l'innovation et l'attractivité. La qualité des secteurs d'emploi est vitale pour attirer la main-d'œuvre et les entreprises. La clé passe par leur accessibilité, la qualité de leur environnement et la signature qu'ils offrent. Tel que spécifié dans le Schéma, voici les enjeux qui les touchent :

- › Augmentation de l'immigration (moyens d'intégration pour l'insertion au milieu du travail lavallois...);
- › Tertiariation de l'économie;
- › Dévitalisation des parcs industriels traditionnels à la suite du déclin des entreprises de fabrication;
- › Expansion de l'économie des services et du savoir;
- › Virtualisation des espaces économiques;
- › Accroissement de l'intérêt pour l'économie sociale;
- › Augmentation de l'importance et du rôle des villes dans l'économie mondiale;
- › Croissance de l'utilisation des technologies et de leurs effets sur l'économie et les modes de vie;
- › Mixité des fonctions dans le développement des villes.

Il est impératif que le secteur privé soit accompagné par les instances municipales afin de pallier à ces différentes problématiques. Pour y arriver, il faut d'abord connaître la structure et la réalité propre au territoire.

Position du Schéma:

La Ville de Laval souhaite diversifier son économie, consolider ses espaces économiques, stimuler l'entrepreneuriat et attirer de grandes sociétés pour améliorer son attractivité et son rayonnement. Il faut privilégier l'amélioration de leur accessibilité à tous égards, le redéveloppement des sites sous-performants, l'introduction de services complémentaires pour répondre aux besoins des travailleurs, et l'assimilation des pôles d'emploi à des milieux de vie où l'aménagement des domaines public et privé contribue à une signature distinctive.

Position de la CCIL :

La CCIL tient à souligner la création du nouveau Service de développement économique de la Ville de Laval qui a vu le jour en 2015 suite à l'intégration de l'organisme Laval Technopôle. Elle souhaite qu'il priorise le recrutement et l'accueil des nouvelles entreprises et travaille en collaboration avec la Chambre à la prospérité de la communauté d'affaire lavalloise.

Les orientations adoptées dans le Schéma sont partagées bien qu'elles correspondent en beaucoup de points aux intérêts des entreprises. En effet, leurs défis consistent principalement à attirer et à conserver une main-d'œuvre compétente, à stimuler le dynamisme des commerces et des pôles d'emploi, en plus d'évoluer au sein de milieux attractifs et de qualité pour stimuler l'entrepreneuriat.

Le Schéma se projette en 2035 et voilà vers où il désire voir les volets industriels et commerciaux: Laval s'impose comme la deuxième ville en importance au Québec. Forte de sa créativité, de son

dynamisme et de la diversité de son économie, elle stimule l'entrepreneuriat et attire de grandes sociétés. Ces organisations s'insèrent dans le tissu social et contribuent à sa prospérité (p.3-2).

La CCIL aimerait ajouter que ces secteurs d'emploi et sa structure commerciale se sont tissés en complémentarité et ont été déployés sur l'ensemble du territoire, trouvant un équilibre entre les pôles d'envergure régionale et le commerce de proximité.

Il importe d'attirer la grande société, mais nous aimerions que les PME soient davantage mises de l'avant au cœur du Schéma puisqu'elles sont la base d'une structure industrielle équilibrée et compétitive. Elles permettent de revitaliser et d'animer les pôles de quartier et participent indirectement à soutenir et offrir un environnement de qualité (milieux naturels, arbres de rue, réseau cyclable sécuritaire et fonctionnel, transport collectif de haut niveau, trottoir, abribus, etc.).

1. COMPRENDRE LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE ET INDUSTRIELLE

Position du Schéma:

Les deux actions qui suivent démontrent la volonté des instances de planification de mieux connaître les réalités commerciales et industrielles du territoire:

Action n° 1

Élaborer et mettre en oeuvre un plan d'action en développement économique pour le territoire lavallois.

Action n° 3

Réaliser une étude de caractérisation détaillée des espaces industriels existants afin:

- › d'en augmenter l'efficacité;
- › de palier à la rareté d'espaces industriels vacants;
- › d'identifier les espaces qui pourraient faire l'objet d'une planification particulière;
- › de développer un indice d'occupation du sol pour les bâtiments industriels selon les différentes catégories d'usages;
- › d'identifier les secteurs propices à une requalification et une densification.

L'étude du groupe Altus propose des réflexions et pistes de solutions:

Le secteur centre-ville apparaît comme étant en situation de suroffre dans toutes les catégories commerciales, à l'exception des biens courants, tandis que le secteur St-François et au nord de l'A15 sont plutôt en situation de sous-offre. p.2-142

Quant à la répartition de l'offre sur le territoire, il y aurait tout lieu de maintenir la structure actuelle, c'est-à-dire un pôle structurant au coeur de la ville et des pôles plus petits en périphérie. En effet, l'implantation de la fonction commerciale de portée supérieure doit être planifiée de manière à éviter l'affaiblissement de la structure commerciale, et plus précisément des pôles commerciaux dynamiques et attractifs existants, en l'occurrence le pôle majeur avec le Carrefour Laval. p.2-142

Position de la CCIL:

La CCIL ne peut qu'applaudir l'intention de la Ville de Laval de faire une série d'études pour mieux comprendre les structures commerciales et industrielles. Elle assure son entière collaboration et participation au processus. Elle encourage la Ville à développer un plan d'action pour l'économie et l'emploi, tel que spécifié dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Il est primordial de développer des créneaux d'excellences.

2. ZONES D'EXPANSION

Position du Schéma :

Le Schéma, dans son concept d'organisation spatiale, prévoit deux secteurs d'expansion commerciale et industrielle. Il stipule que la planification et l'aménagement de qualité de nouveaux espaces économiques sur le territoire permettent d'accueillir des entreprises qui œuvrent dans des secteurs à grande valeur ajoutée. Tout en assurant une optimisation de l'utilisation du territoire dans une perspective de développement durable, ces zones d'expansion permettent de soutenir le déploiement des activités de l'économie axée sur l'innovation et les nouvelles technologies.

Toutefois, il vise à concentrer et à consolider l'offre commerciale régionale dans les pôles commerciaux régionaux existants et les artères commerciales structurantes.

Dans ses documents complémentaires, au point 7-49, il est écrit que la réglementation d'urbanisme devra aussi prévoir que préalablement à la construction de tout nouveau bâtiment destiné à accueillir un commerce de grande surface ou un centre commercial de grande surface à l'extérieur de l'aire d'affectation « Multifonctionnelle » et de l'aire d'affectation « Industrielle et commercial régional », une étude mesurant l'impact commercial sur les commerces des zones primaire et secondaire doit être réalisée afin de s'assurer que les impacts sur la structure commerciale existante soient limités.

Le Schéma vise à redévelopper et à densifier les parcs industriels en encourageant des projets novateurs intégrant les meilleures pratiques de développement durable, à revoir l'image et l'organisation des pôles industriels et commerciaux les plus anciens et, à encadrer leur renouvellement de manière stratégique et durable. Il s'avère impératif pour Laval de soutenir et de consolider le secteur industriel qui passe notamment par sa capacité à accueillir de nouvelles entreprises et à soutenir celles qui sont déjà présentes sur le territoire en offrant des conditions gagnantes pour leur permettre de s'adapter à un environnement économique en mutation.

Position de la CCIL :

Selon l'étude du Groupe Altus, la superficie disponible au développement commercial pour l'horizon 2031 représente 368 hectares. Toutefois, 64 hectares est la superficie nécessaire pour répondre à la croissance démographique. Le territoire possède donc une capacité excédentaire de 304 hectares pour les besoins en développement commercial. Pour les besoins industriels, la superficie disponible totalise 524 hectares. Toutefois, l'étude évalue les besoins à environ 360 hectares. Encore une fois, il y a une capacité excédentaire pour les terrains industriels de 164 hectares.

À la lumière de ces deux constats, la CCIL remet en question les secteurs d'expansion apparaissant sur la carte du concept d'organisation spatiale. Les zones d'expansion spécifiées au Schéma ne répondent en aucun point à ses orientations souhaitées en plus d'être situées dans des secteurs peu stratégiques, soit loin des axes de transports structurants et en bordure des zones agricoles. Aucune justification ne nécessite l'agrandissement de ces secteurs.

Enfin, le seul lien structurant traversant les zones industrielles semble être le système autoroutier. Bien qu'elle reconnaisse l'importance que jouent ces liens autoroutiers dans la vitalité de ces secteurs, la CCIL souhaiterait voir des axes structurants de transport actifs pénétrer ces zones, notamment d'est en ouest.

3. ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Position du Schéma :

Un seul paragraphe fait état du concept d'économie circulaire. À ces nouveaux paradigmes, qui vont influencer le développement et le redéveloppement des parcs industriels, s'ajoute également la prise en compte des notions d'écologie industrielle. (p.2-144)

Position de la CCIL :

Ce thème est à peine effleuré dans le Schéma. La Ville de Laval doit s'inscrire dans cette vision d'économie circulaire et soutenir la création de symbioses industrielles par des actions concrètes. Cette vision d'économie circulaire est une valeur de première importance pour la CCIL. Elle est la clé pour rendre les pôles industriels de Laval compétitifs. C'est un concept qui est déjà implanté dans de nombreuses régions de la province. Prox-Industriel a déjà commencé la réflexion sur ce dossier. Voici certains chantiers que la CCIL prévoit développer dans les prochains mois et auxquels elle aimerait que la Ville collabore.

- › Réseautage: des partenariats sont conclus entre les entreprises, les municipalités et la collectivité afin d'optimiser l'utilisation des ressources;
- › Stratégie de développement économique ciblé: les entreprises sont recrutées pour occuper des niches précises;
- › Symbiose: les entreprises intègrent le même cycle d'utilisation des ressources, les déchets de l'une devenant les ressources de l'autre, ce qui augmente l'efficacité et réduit les répercussions environnementales;
- › Conception environnementale: les bâtiments et les sites sont conçus pour minimiser leur empreinte écologique. Les espaces verts et les milieux naturels sont conservés et intégrés à l'aménagement du site;
- › Infrastructure verte: les infrastructures traditionnelles sont remplacées par des systèmes conçus selon les principes du génie écologique. Par exemple, les eaux pluviales sont gérées sur le site, de façon naturelle;
- › Coopération: les entreprises partagent des services, comme le marketing, le transport, la recherche, la gestion environnementale, etc.

MAMROT, 16 juillet 2012

4. VILLE INTELLIGENTE

Position du Schéma :

Le Schéma fait état à différents endroits du concept de ville intelligente. Notamment l'action n°4 qui stipule de mener une étude sur les technologies à privilégier pour l'implantation des infrastructures nécessaires à l'émergence de la «ville intelligente» et à identifier les secteurs à desservir. Cet objectif est aussi repris au sein du plan d'action, et ce, dans un horizon de cinq ans.

Position de la CCIL :

Encore une fois, la CCIL assure son soutien et considère ce chantier comme primordial pour assurer la compétitivité économique et industrielle de la ville. Prox-Industriel s'engage à soumettre des recommandations basées sur des besoins rencontrés sur le terrain en matière d'infrastructures intelligentes. Elles permettront de guider la Ville lors de l'étude.

2.5 PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE CULTUREL

Enjeux:

Composé d'anciens villages, la Ville de Laval possède un important potentiel de mise en valeur de son patrimoine. Toutefois, ce dernier a été oublié durant des décennies. La Ville a connu de trop nombreuses pertes de son patrimoine bâti et paysager. Elle possède pourtant des atouts et un passé aussi riches que plusieurs noyaux villageois de la province tels que le Vieux-Longueuil et plusieurs villages des Laurentides et des Cantons-de-l'Est.

Position du Schéma:

Il propose de valoriser et mieux connaître ce patrimoine. À titre d'exemple, le projet n°13 vise à investir dans l'amélioration des aménagements aux entrées de la ville en tant que vecteurs identitaires de la ville.

Position de la CCIL:

Elle va dans le même sens et propose à la Ville de Laval d'investir et de créer des espaces publics pour valoriser les secteurs patrimoniaux, qu'ils soient naturels ou construits, et de soutenir l'activité économique et commerciale qui survit difficilement. Enfin, la CCIL recommande d'inclure les rangs dans sa cartographie.

ORIENTATION 3 : FAVORISER L'ÉMERGENCE DE MILIEUX DE VIE COMPLETS, INCLUSIFS ET À ÉCHELLE HUMAINE

3.1 REPENSER LA CONCEPTION ET LA TRANSFORMATION DES MILIEUX DE VIE EN RELATION AVEC L'EXPÉRIENCE HUMAINE

Enjeux :

Laval ne fait pas exception. Son modèle de développement est basé sur la voiture et la ségrégation des fonctions. Mais contrairement à certaines villes de banlieue qui font preuve de leadership et qui investissent dans leurs espaces civiques, Laval s'en est, jusqu'ici, complètement désintéressée. Ce qui a eu pour résultat de créer une ville sans espaces publics d'intérêt, une ville tissée de noyaux dévitalisés et une ville où le piéton est complètement oublié. Les quartiers sud, c'est-à-dire les plus anciens, possèdent une structure urbaine favorable à l'épanouissement de milieux de vie prospères et pourtant, ils sont les plus dévitalisés du territoire.

Position du Schéma :

Le Schéma considère qu'il faille désormais planifier la distribution, la conception et l'aménagement de lieux publics. Il prône l'introduction d'éléments de mobilier urbain et d'éclairage contribuant à la signature des milieux de vie, au confort et à la sécurité des usagers.

Position de la CCIL :

Des quartiers en santé sont gages d'une offre commerciale dynamique. Il est primordial que la Ville de Laval opère ces processus de revitalisation par des investissements publics. L'exemple du quartier Sainte-Rose est éloquent. Considéré comme un bijou, ce quartier pourrait voir son attraction décupler si son espace public était mis en valeur. La réfection des infrastructures souterraines est souvent un moment idéal pour améliorer le paysage urbain en y introduisant une signature unique et déployant sur l'espace public des aménagements distinctifs. Lors de la réfection de la rue ces dernières années, le revêtement traditionnel en asphalté et les petits trottoirs en béton ont repris leur même aspect qu'avant les travaux. À quand auront lieu les prochains travaux de réfection? Il est impensable de rouvrir la rue et de refaire les trottoirs dans les prochaines années puisqu'ils sont récents et il est impensable de laisser ce bijou sans la mise en valeur de son espace public. Voilà un beau dilemme. Cette mise en valeur est indispensable pour les commerces locaux afin qu'ils puissent être compétitifs face aux grands pôles commerciaux.

De plus, la Ville de Laval devrait faire plus d'efforts pour conserver les bords de l'eau et les rendre accessibles aux citoyens. Toutes constructions de tours d'habitations en bordure des cours d'eau devraient être interdites, et ce, même dans les secteurs situés à proximité de réseaux de transports structurants. L'eau est un bien collectif!

Enfin, la CCIL recommande à la Ville de Laval de créer de la beauté au sein de ses paysages urbains. Toutes interventions devraient être guidées dans un souci de beauté, d'harmonie et d'esthétisme. C'est un concept clé en termes d'attractivité et de valorisation économique et sociale. Il permet de renforcer l'identité municipale en plus de générer un sentiment d'attachement et d'appartenance fort de la part des citoyens.

3.2 GARANTIR UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE, DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES PUBLICS ADAPTÉS AUX BESOINS DES FAMILLES ET DE TOUS LES CITOYENS

Enjeux:

La société est en mutation, elle est vieillissante et sera influencée de plus en plus par les nouveaux arrivants. Il est important de savoir répondre et s'adapter à leurs réalités et de les intégrer au sein de milieux de vie dynamiques et à l'échelle humaine.

Position du Schéma:

Il stipule notamment la nécessité de diversifier les typologies résidentielles dans tous les quartiers et d'assurer une desserte équitable et de qualité en équipements et en services publics sur l'ensemble du territoire. Pour ce faire, il propose de permettre l'intégration d'usages commerciaux dans les rez-de-chaussée de tous projets d'habitation d'envergure.

Position de la CCIL:

Répondre aux besoins des citoyens en termes d'offre résidentielle et d'équipements et de services publics de qualité, autant pour les familles que pour les personnes vieillissantes, permettra d'assurer l'équilibre entre les différentes générations et, par le fait même, d'attirer et de conserver une main-d'œuvre compétente. La Chambre est d'avis que la mesure proposée par le Schéma, c'est-à-dire de créer des bâtiments mixtes, est particulièrement intéressante puisqu'ils assurent une vie commerciale sur de plus longues plages horaires et non seulement réservées aux mouvements pendulaires des heures de pointe. Il est profitable de se tenir près de sa clientèle et d'être accessible, d'où l'intérêt de la voir habiter à proximité.

3.3 ENCOURAGER LA VITALITÉ CULTURELLE COMME LEVIER DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

Enjeux:

Les besoins communautaires sont nombreux puisqu'une population est composée d'une multitude de groupes et d'individus aux besoins et réalités variés. Pour assurer l'intégration de tous et permettre le foisonnement des communautés, il est primordial d'offrir des espaces civiques pouvant offrir le rayonnement de chacune. Cette vitalité communautaire passe par la culture et l'éducation. Ainsi, les bibliothèques sont devenues de hauts lieux citoyens, les nouvelles générations deviennent des espaces civiques structurants la ville.

Position du Schéma:

Il prône l'inclusion sociale et culturelle et vise à soutenir l'engagement citoyen dans sa vie sociale et culturelle. Il reconnaît que la création d'espaces publics et de lieux de rassemblement est favorable à la vie de quartier et qu'elle est aussi un levier d'intégration des familles.

Position de la CCIL:

La CCIL encourage la Ville de Laval dans sa position et propose d'intégrer des thématiques culturelles pour l'aménagement d'espaces publics. En d'autres termes, créer des lieux célébrant l'identité culturelle de ses communautés, comme le font plusieurs villes. Ces lieux deviennent une marque de commerce importante et savent être attractifs en plus de générer du tourisme. Tel que spécifié dans l'objectif précédent, l'intégration des nouveaux arrivants et la réponse à leurs besoins est un facteur clé pour attirer et conserver une main-d'œuvre compétente.

De plus, la culture sous toutes ses formes est génératrice de richesse. Elle devrait être la prémisse à tous projets de valorisation urbaine, autant pour la création du centre-ville que pour la revitalisation et le renforcement des pôles de quartier.

3.4 REVITALISER LES QUARTIERS PRÉSENTANT DES DÉFIS URBAINS ET SOCIO-ÉCONOMIQUES

Enjeux:

Les quartiers anciens possèdent des enjeux sociaux majeurs: une population vieillissante, des gens défavorisés, des infrastructures vétustes, une structure commerciale bancal et désadaptée aux besoins de la vie courante, etc. Pourtant, ils offrent une trame et un cadre urbain favorable à la création de milieux de vie dynamiques. Le réinvestissement de ces secteurs n'est pas simple, bien qu'il soit profitable pour la Ville, certains pièges sont à éviter tels que l'embourgeoisement.

Position du Schéma:

Il stipule d'impliquer la population, les sociétés d'habitation et les groupes communautaires dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets de revitalisation urbaine et dans la définition des stratégies de redéveloppement et de revitalisation des grands ensembles urbains vétustes ou abandonnés. Enfin, il propose de poursuivre la planification détaillée.

Position de la CCIL:

La CCIL reconnaît les efforts consentis dans tous les documents de planification, tels que le Schéma et les autres outils règlementaires comme les PPU, RUI, etc. Toutefois, tous ces documents doivent être mis en œuvre et s'inscrire au sein d'une volonté politique forte. Encore une fois, tel que mentionné, il est nécessaire que la Ville investisse dans ses espaces civiques et table sur la création de projets urbains structurants, au même titre que Montréal (QIM et QDS) et Québec (quartier St-Roch) ont su le faire. Les investissements ont permis de redynamiser l'offre commerciale et de soutenir l'entrepreneuriat de secteurs autrefois fortement dévitalisés.

CONCLUSION

Nous sommes conscients que la Ville de Laval ne peut réaliser ses ambitions sans le soutien des gouvernements, de la Communauté métropolitaine de Montréal, de ses instances politiques, de ses citoyens corporatifs et de ses citoyens. C'est une mission colossale que d'aborder l'aménagement du territoire sous l'angle du développement durable après avoir été forgé sous une culture de développement fonctionnaliste tournée vers les déplacements automobiles. Collectivement et sous le leadership de Ville de Laval, il est possible de changer profondément nos modes de pensée, nos comportements et nos habitudes de vie en ce qui a trait à la gestion du territoire. La solution passe par la mise en place d'une étroite collaboration entre la Ville et son milieu. En effet, la création d'une identité forte, dynamique et compétitive, ainsi que la réponse à ses différents enjeux, passe par la contribution et la participation de tous les intervenants participants à la vie municipale. La participation de tous les acteurs au sein du processus de création urbaine ne pourra que générer de la beauté. Laval pourra alors se défaire de son image négligée et enfin rayonner de ses nombreux potentiels pour devenir un exemple de mise en valeur urbaine.

La CCIL est confiante que la mise en œuvre du Schéma d'aménagement proposé est la prémisse pour la création d'une ville du XXI^e siècle, c'est-à-dire une ville où la voiture n'est plus le seul moyen pour se déplacer, une ville où le transport en commun structure le territoire, une ville composée de différents pôles de quartier forts et dynamiques, une ville qui possède enfin un centre-ville fort et complémentaire à ses pôles de quartier, une ville où le patrimoine culturel, paysager, architectural et naturel est valorisé, une ville qui investit dans son espace civique, une ville à l'échelle humaine et enfin, une ville durable. L'atteinte de ses objectifs sera possible non seulement en s'inspirant, mais en s'appuyant sur les 16 principes stipulés dans la Loi sur le développement durable. C'est pourquoi ils sont intégrés en annexe de ce mémoire.

La CCIL insiste également sur le fait que l'atteinte des objectifs du Schéma exige un leadership fort et un engagement clair de la Ville de Laval quant à un plan d'investissement structuré qui tient compte de tous les éléments essentiels à la réussite du Schéma.

La Chambre de commerce et d'industrie de Laval s'engage à collaborer étroitement avec la Ville de Laval pour réaliser et mettre en œuvre les orientations inscrites dans le Schéma d'aménagement et de développement révisé pour projeter durablement la ville vers un avenir prospère et durable.

ANNEXE 1 : LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET SES 16 PRINCIPES

En appliquant les 16 principes de la Loi sur le développement durable, la ville de Laval serait la première ville du Québec à appliquer cette loi de bonne volonté.

Article 6. Afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans ses sphères d'intervention, l'Administration prend en compte dans le cadre de ses différentes actions l'ensemble des principes suivants :

- a) *«santé et qualité de vie»*: les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;
- b) *«équité et solidarité sociales»*: les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociale;
- c) *«protection de l'environnement»*: pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;
- d) *«efficacité économique»*: l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;
- e) *«participation et engagement»*: la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;
- f) *«accès au savoir»*: les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable;
- g) *«subsidiarité»*: les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;
- h) *«partenariat et coopération intergouvernementale»*: les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;
- i) *«prévention»*: en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;
- j) *«précaution»*: lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;
- k) *«protection du patrimoine culturel»*: le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération

en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent;

l) «préservation de la biodiversité»: la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée au bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens;

m) «respect de la capacité de support des écosystèmes»: les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité;

n) «production et consommation responsables»: des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;

o) «pollueur payeur»: les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;

p) «internalisation des coûts»: la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.